

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1300/2014****(2014. gada 18. novembris)****par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā <sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu un 8. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 881/2004 <sup>(2)</sup> 12. pantā noteikts, ka Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk "Aģentūra") nodrošina, lai savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (turpmāk "SITS") tiktu pielāgotas tehniskajam progresam, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām, un sniedz Komisijai priekšlikumus par SITS grozījumiem, ko tā uzskata par vajadzīgiem.
- (2) Komisija ar Lēmumu C(2010) 2576 <sup>(3)</sup> piešķīra Aģentūrai pilnvaras izstrādāt un pārskatīt savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas, lai paplašinātu to darbības jomu attiecībā uz visu Savienības dzelzceļa sistēmu. Atbilstoši šo pilnvaru nosacījumiem Aģentūrai tika lūgts paplašināt darbības jomu Komisijas Lēmumā 2008/164/EK <sup>(4)</sup> paredzētajai SITS par Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, attiecinot to uz visu Savienības dzelzceļa sistēmu.
- (3) Aģentūra 2013. gada 6. maijā iesniedza ieteikumu par SITS pieņemšanu attiecībā uz personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
- (4) Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijā par personu ar invaliditāti tiesībām, kam pievienojusies Savienība un lielākā daļa dalībvalstu, pieejamība atzīta par vienu no tās vispārējiem principiem. Tās 9. pantā valstīm dalībniecēm prasīts veikt atbilstošus pasākumus, lai personām ar invaliditāti nodrošinātu pieejamību vienlīdzīgi ar citiem. Šiem pasākumiem jāietver pieejamībai traucējošu šķēršļu un kavēkļu apzināšana un likvidēšana un, cita starpā, jāattiecas uz transportu.
- (5) Direktīvā 2008/57/EK "pieejamība" noteikta kā Savienības dzelzceļa sistēmas pamatprasība.
- (6) Direktīvā 2008/57/EK noteikts, ka regulāri jāpublicē un jāatjauno infrastruktūras reģistrs un ritekļu reģistri, kuros norādīti galvenie parametri. Turklāt Komisijas Lēmumā 2008/164/EK definēti SITS parametri attiecībā uz "personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām", kas iekļaujami šajos reģistros. Tā kā šo reģistru mērķi ir saistīti ar atļauju izsniegšanas procedūru un tehnisko savietojamību, tiek uzskatīts, ka attiecībā uz minētajiem parametriem jāveido atsevišķs rīks. Šādam aktīvu reģistram būtu jāļauj apzināt pieejamībai traucējošus šķēršļus un kavēkļus un uzraudzīt to progresīvu likvidēšanu.
- (7) Direktīvā 2008/57/EK noteikts pakāpeniskas īstenošanas princips, jo īpaši paredzot, ka SITS norādītās mērķa apakšsistēmas var ieviest pakāpeniski samērīgā laikā un ka katrā SITS būtu jānorāda īstenošanas stratēģija, lai veiktu pakāpenisku pāreju no esošā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu.
- (8) Lai progresīvi un samērīgā laikā, veicot saskaņotas darbības apakšsistēmu atjaunošanai un modernizācijai, kā arī īstenojot operatīvās darbības, novērstu visus apzinātos šķēršļus pieejamībai, dalībvalstīm būtu jāizveido valstu īstenošanas plāni. Tā kā šie valstu īstenošanas plāni nevar būt pietiekami sīki izstrādāti un tie var neparedzami mainīties, dalībvalstīm tomēr būtu jāturpina sniegt informāciju gadījumos, kad nepieciešama jauna ekspluatācijas

<sup>(1)</sup> OVL 191, 18.7.2008., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.).

<sup>(3)</sup> Komisijas 2010. gada 29. aprīļa Lēmums C(2010) 2576, galīgā redakcija, par Eiropas Dzelzceļa aģentūras pilnvarām izstrādāt un pārskatīt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas, lai paplašinātu to darbības jomu attiecībā uz visu Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmu.

<sup>(4)</sup> Komisijas 2007. gada 21. decembra Lēmums 2008/164/EK par Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (OV L 64, 7.3.2008., 72. lpp.).

atļauja, lai esošās apakšsistēmas nodotu ekspluatācijā pēc atjaunošanas vai modernizācijas, un ja SITS nav pilnībā piemērota saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK.

- (9) Savienībai būtu jāpieņem kopīgas prioritātes un kritēriji, kas dalībvalstīm būtu jāiekļauj savos valstu īstenošanas plānos. Tas sekmēs, ka tiek panākta SITS progresīva īstenošana samērīgā laikā.
- (10) Lai sekotu tehnoloģiju attīstībai un veicinātu modernizāciju, būtu jāsekmē inovatīvi risinājumi un konkrētos apstākļos jāatļauj to īstenošana. Ja ierosināts inovatīvs risinājums, ražotājam vai tā pilnvarotajam pārstāvim būtu jāpaskaidro, kā tas novirzās no SITS attiecīgās iedaļas, un inovatīvais risinājums būtu jānovērtē Komisijai. Ja šāds novērtējums ir pozitīvs, Aģentūrai būtu jānosaka inovatīvā risinājuma atbilstīgās funkcionālās un saskarnes specifikācijas un jāizstrādā atbilstošas novērtēšanas metodes.
- (11) Lai novērstu nevajadzīgas papildu izmaksas un administratīvo slogu, kā arī lai netraucētu esošo līgumu darbībai, Lēmums 2008/164/EK pēc tā atcelšanas būtu jāturpina piemērot apakšsistēmām un projektiem, kas minēti Direktīvas 2008/57/EK 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā.
- (12) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktam,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

#### 1. pants

#### Priekšmets

Šajā regulā noteikta savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (SITS) attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas izklāstīta pielikumā.

#### 2. pants

#### Darbības joma

1. SITS piemēro infrastruktūras, satiksmes nodrošināšanas un vadības, telemātikas lietojumu un ritošā sastāva apakšsistēmām, kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2. punktā un šīs regulas pielikuma 2.1. punktā. Tā aptver visus šo apakšsistēmu aspektus, kas attiecas uz pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

2. SITS piemēro šādos tīklos:

- a) Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas tīkls, kā definēts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.1. iedaļā;
- b) Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas tīkls, kā definēts Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. iedaļā;
- c) visas pārējās tīkla daļas.

SITS neattiecas uz gadījumiem, kas minēti Direktīvas 2008/57/EK 1. panta 3. punktā.

3. SITS piemēro visām Savienības dzelzceļa sistēmas jaunām infrastruktūras vai ritošā sastāva apakšsistēmām, kas minētas 1. punktā un nodotas ekspluatācijā pēc 12. pantā norādītās piemērošanas dienas, ņemot vērā pielikuma 7.1.1. un 7.1.2. punktu.

4. SITS nepiemēro Savienības dzelzceļa sistēmas esošajai infrastruktūrai vai ritošajam sastāvam, kas minēts 1. punktā un jau ir nodots ekspluatācijā kādas dalībvalsts tīklā (vai tā daļā) 12. pantā norādītajā piemērošanas dienā.

5. Tomēr SITS piemēro Savienības dzelzceļa sistēmas esošajai infrastruktūrai un ritošajam sastāvam, kas minēts 1. punktā, ja to atjauno vai modernizē saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 20. pantu, ņemot vērā šīs regulas 8. pantu un šīs regulas pielikuma 7.2. punktu.

### 3. pants

#### Atbilstības novērtēšana

1. Savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu atbilstības novērtēšanas procedūras, kas norādītas pielikuma 6. iedaļā, pamatojas uz moduļiem, kas noteikti Komisijas Lēmumā 2010/713/ES <sup>(1)</sup>.
2. Savstarpējas izmantojamības komponentu tipa vai projekta pārbaudes sertifikāts ir spēkā piecus gadus. Šajā laikposmā tāda paša tipa jaunus komponentus atļauts nodot ekspluatācijā, iepriekš neveicot jaunu atbilstības novērtējumu.
3. Šā panta 2. punktā minētie sertifikāti, kas izsniegti saskaņā ar Lēmuma 2008/164/EK prasībām, paliek spēkā līdz sākotnēji noteiktā derīguma termiņa beigām bez nepieciešamības veikt jaunu atbilstības novērtējumu. Lai atjaunotu sertifikātu, projektu vai tipu atkārtoti novērtē tikai atbilstīgi jaunām vai grozītām prasībām, kas izklāstītas šīs regulas pielikumā.
4. Universālo tualetu moduļus, kas novērtēti atbilstīgi Lēmuma 2008/164/EK prasībām, nenovērtē atkārtoti, ja tie paredzēti esošas konstrukcijas ritošajam sastāvam, kā definēts Komisijas Regulā (ES) Nr. 1302/2014 <sup>(2)</sup>.

### 4. pants

#### Īpaši gadījumi

1. Attiecībā uz īpašiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. punktā, nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificācijai saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 2. punktu, ir tie piemērojami tehniskie noteikumi, ko izmanto dalībvalstī, kura atļauj šajā regulā iekļauto apakšsistēmu nodošanu ekspluatācijā.
2. Līdz 2015. gada 1. jūlijam katra dalībvalsts paziņo pārējām dalībvalstīm un Komisijai:
  - a) šā panta 1. punktā minētos tehniskos noteikumus;
  - b) atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras, kas īstenojamas nolūkā piemērot 1. punktā minētos valsts noteikumus;
  - c) saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu izraudzītās struktūras, kas norīkotas veikt atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz pielikuma 7.3. punktā norādītajiem īpašajiem gadījumiem.

### 5. pants

#### Projekti izstrādes beigu posmā

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 9. panta 3. punktu viena gada laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā visas dalībvalstis paziņo Komisijai to projektu sarakstu, kas tiek īstenoti valsts teritorijā un ir izstrādes beigu posmā.

### 6. pants

#### Inovatīvi risinājumi

1. Tehnoloģiskā progresa īstenošanai var būt nepieciešami inovatīvi risinājumi, kas neatbilst pielikumā norādītajām specifikācijām vai kam nevar piemērot pielikumā norādītās novērtēšanas metodes.
2. Inovatīvi risinājumi var attiekties uz infrastruktūras un ritošā sastāva apakšsistēmām, to daļām un to savstarpējas izmantojamības komponentiem.
3. Ja ierosināts inovatīvs risinājums, ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, norāda, kā inovatīvais risinājums novirzās no pielikumā norādītās SITS attiecīgā noteikuma, un iesniedz to Komisijai analīzes veikšanai. Komisija var pieprasīt Aģentūras atzinumu par ierosināto inovatīvo risinājumu un vajadzības gadījumā apspriesties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.

<sup>(1)</sup> Komisijas 2010. gada 9. novembra Lēmums 2010/713/ES par atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļiem, kas lietojami savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (OV L 319, 4.12.2010., 1. lpp.).

<sup>(2)</sup> Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" (skatīt šā Oficiālā Vēstneša 228. lpp.).

4. Komisija sniedz atzinumu par ierosināto inovatīvo risinājumu. Ja šis atzinums ir pozitīvs, izstrādā atbilstīgas funkcionālās un saskarnes specifikācijas, kā arī novērtēšanas metodi, kas nepieciešama SITS, lai varētu izmantot šo inovatīvo risinājumu, un pēc tam pārskatīšanas procesā tās iekļauj SITS. Ja atzinums ir negatīvs, ierosināto inovatīvo risinājumu nevar piemērot.
5. Līdz SITS pārskatīšanai Komisijas sniegto pozitīvo atzinumu uzskata par pieņemamu atbilstības pierādījumu Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām, un to var izmantot apakšsistēmu un projektu novērtēšanā.

#### 7. pants

##### **Aktīvu reģistrs**

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka ir izveidots un ieviests aktīvu reģistrs nolūkā:
  - a) apzināt šķēršļus pieejamībai;
  - b) sniegt informāciju lietotājiem;
  - c) uzraudzīt un novērtēt progresu pieejamības jomā.
2. Aģentūra izveido un vada darba grupu, kas atbild par priekšlikuma sagatavošanu ieteikumam saistībā ar aktīvu reģistros iekļaujamo datu minimālo struktūru un saturu. Aģentūra iesniedz ieteikumu Komisijai, tostarp attiecībā uz saturu, datu formātu, funkcionālo un tehnisko arhitektūru, ekspluatācijas režīmu, noteikumiem par datu ievadi un aplūkošanu, kā arī noteikumiem par pašnovērtējumu un to struktūrvienību iecelšanu, kuras atbild par datu sniegšanu. Lai noteiktu vispiemērotāko risinājumu, ieteikumā ņem vērā visu apsvērto tehnisko risinājumu aplēstās izmaksas un ieguvumus. Tajā iekļauj priekšlikumu par aktīvu reģistru izveides termiņiem.
3. Pamatojoties uz 2. punktā minēto ieteikumu, pielikuma 7. iedaļu atjaunina saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 6. pantu.
4. Šo aktīvu reģistru darbības joma attiecas vismaz uz:
  - a) publiski pieejamām, pasažieru satiksmei paredzētām vietām stacijās, kā definēts pielikuma 2.1.1. punktā;
  - b) ritošo sastāvu, kā definēts pielikuma 2.1.2. punktā.
5. Aktīvu reģistru atjaunina, iekļaujot datus par jaunu infrastruktūru un ritošo sastāvu, kā arī par atjaunošanas vai modernizācijas darbu, kas veikts attiecībā uz esošo infrastruktūru un ritošo sastāvu.

#### 8. pants

##### **Valstu īstenošanas plāni**

1. Lai progresīvi novērstu visus apzinātos šķēršļus pieejamībai, dalībvalstis pieņem valstu īstenošanas plānus, ietverot vismaz pielikuma C papildinājumā norādīto informāciju.
2. Valstu īstenošanas plāni pamatojas uz esošajiem valstu plāniem, kā arī uz 7. pantā minētajiem aktīvu reģistriem, ja tie ir pieejami, vai jebkādu citu saistītu un uzticamu informācijas avotu.

Par valstu plānu tvērumu un īstenošanas tempu lemj dalībvalstis.

3. Valstu īstenošanas plāni aptver vismaz desmit gadu laikposmu, un tos atjaunina regulāri, vismaz reizi piecos gados.
4. Valstu īstenošanas plānos ietver stratēģiju, tostarp prioritātes noteikšanas nosacījumu, paredzot kritērijus un prioritātes, atbilstīgi kam izvēlas tās stacijas un ritošā sastāva vienības, ko atjaunos vai modernizēs. Šo stratēģiju formulē sadarbībā ar infrastruktūras pārvaldītāju(-iem), stacijas apsaimniekotāju(-iem), dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu(-iem) un vajadzības gadījumā ar citām vietējām iestādēm (tostarp vietējām transporta iestādēm). Apspriežas ar pārstāvjiem no lietotāju apvienībām, tostarp tām, kas pārstāv personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

5. Katrā dalībvalstī 4. punktā minētais prioritātes noteikšanas nosacījums aizstāj pielikuma B papildinājuma noteikumu, ko piemēro līdz valsts īstenošanas plāna pieņemšanai konkrētajā dalībvalstī.
6. Dalībvalstis paziņo savus valsts īstenošanas plānus Komisijai ne vēlāk kā 2017. gada 1. janvārī. Komisija savā tīmekļa vietnē publicē valsts īstenošanas plānus, kā arī visus turpmākos grozījumus, kas paziņoti atbilstīgi 9. punktam, un par tiem informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota ar Direktīvu 2008/57/EK.
7. Sešu mēnešu laikā pēc paziņošanas procesa beigām Komisija sagatavo salīdzinošu pārskatu par valstu īstenošanas plānos ietvertajām stratēģijām. Pamatojoties uz šo pārskatu un sadarbojoties ar 9. pantā minēto padomdevēju struktūru, tā nosaka kopīgās prioritātes un kritērijus SITS turpmākajai īstenošanai. Šīs prioritātes pārskatīšanas procesa laikā, ko veic atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 6. pantam, iekļauj pielikuma 7. iedaļā.
8. Dalībvalstis divpadsmit mēnešu laikā pēc pārskatītās SITS pieņemšanas pārskata savus valstu īstenošanas plānus saskaņā ar 7. punktā minētajām prioritātēm.
9. Dalībvalstis paziņo Komisijai 8. punktā minētos pārskatītos valstu īstenošanas plānus un jebkādus citus 3. punktā minētos valstu īstenošanas plānu atjauninājumus ne vēlāk kā četras nedēļas pēc to apstiprināšanas.

#### 9. pants

##### Padomdevēja struktūra

1. Komisija izveido padomdevēju struktūru, kas palīdz Komisijai cieši uzraudzīt SITS īstenošanu. Šo padomdevēju struktūru vada Komisija.
2. Padomdevēju struktūru izveido ne vēlāk kā 2015. gada 1. februārī, un tajā ir:
  - a) dalībvalstis, kas vēlas piedalīties;
  - b) dzelzceļa nozari pārstāvošas struktūras;
  - c) lietotājus pārstāvošas struktūras;
  - d) Eiropas Dzelzceļa aģentūra.
3. Padomdevējas struktūras pienākumos ietilpst:
  - a) aktīvu reģistra minimālās datu struktūras attīstības uzraudzība;
  - b) atbalsta sniegšana dalībvalstīm aktīvu reģistru un īstenošanas plānu izveidē;
  - c) palīdzības sniegšana Komisijai SITS īstenošanas uzraudzībā;
  - d) labākās prakses apmaiņas veicināšana;
  - e) palīdzības sniegšana Komisijai, lai apzinātu kopīgās prioritātes un kritērijus SITS īstenošanai, kā minēts 8. pantā;
  - f) vajadzības gadījumā ieteikumu sniegšana Komisijai, jo īpaši nolūkā stiprināt SITS īstenošanu.
4. Komisija informē dalībvalstis par padomdevējas struktūras darbībām ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota ar Direktīvu 2008/57/EK.

#### 10. pants

##### Nobeiguma noteikumi

Pilnīga atbilstība SITS ir obligāta projektiem, kas saņem Savienības finansiālo atbalstu esošā ritoša sastāva vai tā daļu atjaunošanai vai modernizācijai vai esošās infrastruktūras, jo īpaši stacijas vai tās sastāvdaļu un peronu vai to sastāvdaļu, atjaunošanai vai modernizācijai.

*11. pants***Atcelšana**

Lēmumu 2008/164/EK atceļ no 2015. gada 1. janvāra.

Tomēr to turpina piemērot:

- a) apakšsistēmām, kas apstiprinātas saskaņā ar minēto lēmumu;
- b) jaunu, atjaunotu vai modernizētu apakšsistēmu projektiem, kas šīs regulas publicēšanas dienā ir izstrādes beigu posmā vai uz ko attiecas noslēgts līgums;
- c) esošas konstrukcijas jauna ritošā sastāva projektiem, kā minēts šīs regulas pielikuma 7.1.2. punktā.

*12. pants***Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2015. gada 1. janvāra. Tomēr ekspluatācijas atļauju saskaņā ar SITS, kas izklāstīta šīs regulas pielikumā, var piešķirt pirms 2015. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2014. gada 18. novembrī

*Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājs*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## PIELIKUMS

## SATURS

1.	Ievads .....	118
1.1.	Tehniskā darbības joma .....	118
1.2.	Ģeogrāfiskais tvērums .....	118
2.	Apakšsistēmu darbības joma un definīcijas .....	118
2.1.	Apakšsistēmu darbības joma .....	118
2.1.1.	Darbības joma attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu .....	118
2.1.2.	Darbības joma attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmu .....	118
2.1.3.	Darbības joma attiecībā uz apakšsistēmas darbības aspektiem .....	118
2.1.4.	Darbības joma saistībā ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu .....	118
2.2.	“Personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām” definīcija .....	118
2.3.	Citas definīcijas .....	118
3.	Pamatprasības .....	119
4.	Apakšsistēmu raksturojums .....	121
4.1.	Ievads .....	121
4.2.	Funkcionālās un tehniskās specifikācijas .....	122
4.2.1.	Infrastruktūras apakšsistēma .....	122
4.2.2.	Ritošā sastāva apakšsistēma .....	128
4.3.	Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas .....	139
4.3.1.	Saskarnes ar infrastruktūras apakšsistēmu .....	139
4.3.2.	Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu .....	139
4.3.3.	Saskarnes ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu .....	139
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi .....	140
4.4.1.	Infrastruktūras apakšsistēma .....	140
4.4.2.	Ritošā sastāva apakšsistēma .....	141
4.4.3.	Iekāpšanas palīgīdzekļu nodrošināšana un palīdzības sniegšana .....	144
4.5.	Tehniskās apkopes noteikumi .....	144
4.5.1.	Infrastruktūras apakšsistēma .....	144
4.5.2.	Ritošā sastāva apakšsistēma .....	144
4.6.	Profesionālā kvalifikācija .....	144
4.7.	Drošības un veselības aizsardzības nosacījumi .....	145
4.8.	Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistri .....	145
4.8.1.	Infrastruktūras reģistrs .....	145
4.8.2.	Ritošā sastāva reģistrs .....	145
5.	Savstarpējas izmantojamības komponenti .....	145
5.1.	Definīcija .....	145
5.2.	Inovatīvi risinājumi .....	145
5.3.	Komponentu saraksts un raksturlielumi .....	145

5.3.1.	Infrastruktūra .....	145
5.3.2.	Ritošais sastāvs .....	147
6.	Atbilstības un/vai piemērotības lietošanai novērtējums .....	150
6.1.	Savstarpējās izmantojamības komponenti .....	150
6.1.1.	Atbilstības novērtēšana .....	150
6.1.2.	Moduļu piemērošana .....	151
6.1.3.	Īpašas novērtēšanas procedūras .....	152
6.2.	Apakšsistēmas .....	152
6.2.1.	EK verifikācija (vispārīgi noteikumi) .....	152
6.2.2.	Apakšsistēmas EK verifikācijas procedūras (moduļi) .....	153
6.2.3.	Īpašas novērtēšanas procedūras .....	153
6.2.4.	Tehniskie risinājumi, kas projektēšanas posmā rada pieņēmumu par atbilstību .....	153
6.2.5.	Tehniskās apkopes novērtēšana .....	154
6.2.6.	Ekspluatācijas noteikumu novērtēšana .....	154
6.2.7.	Vispārējai ekspluatācijai paredzētu vienību novērtēšana .....	154
7.	SITS īstenošana .....	154
7.1.	Šīs SITS piemērošana jaunai infrastruktūrai un jaunam ritošajam sastāvam .....	154
7.1.1.	Jauna infrastruktūra .....	154
7.1.2.	Jauns ritošais sastāvs .....	155
7.2.	Šīs SITS piemērošana esošai infrastruktūrai un esošam ritošajam sastāvam .....	155
7.2.1.	Pasākumi pakāpeniskai pārejai uz mērķa sistēmu .....	155
7.2.2.	Šīs SITS piemērošana esošai infrastruktūrai .....	155
7.2.3.	Šīs SITS piemērošana esošam ritošajam sastāvam .....	155
7.3.	Īpaši gadījumi .....	156
7.3.1.	Vispārīgi noteikumi .....	156
7.3.2.	Īpašo gadījumu uzskaitījums .....	156
A	papildinājums. Šajā SITS minētie standarti vai normatīvie dokumenti .....	160
B	papildinājums. Pagaidu prioritātes noteikšana staciju modernizācijai/atjaunošanai .....	161
C	papildinājums. Valsts īstenošanas plānā sniedzamā informācija .....	162
D	papildinājums. Savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšana .....	163
E	papildinājums. Apakšsistēmu novērtēšana .....	164
F	papildinājums. Ritošā sastāva atjaunošana vai modernizācija .....	166
G	papildinājums. Pasažieru ārdurvju akustiskie brīdinājumi .....	168
H	papildinājums. Priekšrocību sēdvietu shēmas .....	170
I	papildinājums. Ratiņkrēslu vietu shēmas .....	172
J	papildinājums. Bezšķēršļu joslu shēmas .....	174
K	papildinājums. Tabula – ritošā sastāva gaitēņa platums ar ratiņkrēslu pieejamās vietās .....	175
L	papildinājums. Sasniedzamības zona personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā .....	176
M	papildinājums. Ar vilcienu transportējams ratiņkrēsls .....	177
N	papildinājums. PRM paredzētās norādes .....	178



1. IEVADS

Šīs savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) mērķis ir uzlabot dzelzceļa transporta pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

1.1. **Tehniskā darbības joma**

Šīs SITS tehniskā darbības joma ir definēta regulas 2. panta 1. punktā.

1.2. **Ģeogrāfiskais tvērums**

Šīs SITS ģeogrāfiskais tvērums ir definēts regulas 2. panta 2. punktā.

2. APAKŠSISTĒMU DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

2.1. **Apakšsistēmu darbības joma**

2.1.1. *Darbības joma attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu*

Šo SITS piemēro visām publiski pieejamām, pasažieru satiksmei paredzētām vietām stacijās, ko kontrolē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs vai stacijas apsaimniekotājs. Tajā ietverta informācijas sniegšana, biļešu pirkšana un nepieciešamības gadījumā to validēšana, kā arī iespēja gaidīt vilcienu.

2.1.2. *Darbības joma attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmu*

Šo SITS piemēro ritošajam sastāvam, kas ir LOC&PAS SITS darbības jomā un kas paredzēts pasažieru pārvadāšanai.

2.1.3. *Darbības joma attiecībā uz apakšsistēmas darbības aspektiem*

Šo SITS piemēro procedūrām, kas nodrošina infrastruktūras un ritošā sastāva apakšsistēmu saskaņotu darbību, ja pasažieri ir personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

2.1.4. *Darbības joma saistībā ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu*

Šo SITS piemēro tām vizuālajām un akustiskajām pasažieru informācijas sistēmām, kas izvietotas stacijās un ritošajā sastāvā.

2.2. **“Personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām” definīcija**

“Persona ar invaliditāti un persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām” ir jebkura persona, kas cieš no pastāvīgiem vai pagaidu fiziskiem, garīgiem, intelektuāliem vai maņu orgānu traucējumiem, kuri, saskaroties ar dažādiem šķēršļiem, var traucēt tai pilnībā un efektīvi izmantot transportu līdzvērtīgi ar citiem pasažieriem, vai kuras mobilitāte, izmantojot transportu, ir ierobežota vecuma dēļ.

Lielizmēra priekšmetu (piemēram, velosipēdu un lielapjoma bagāžas) transportēšana nav iekļauta šīs SITS darbības jomā.

2.3. **Citas definīcijas**

Definīcijas, ko izmanto attiecībā uz ritošo sastāvu, sk. LOC&PAS SITS 2.2. punktā.

*Bezšķēršļu ceļš*

Bezšķēršļu ceļš ir divu vai vairāku tādu publiski pieejamu, pasažieru satiksmei paredzētu vietu savienojums, kā norādīts 2.1.1. punktā. Pa to var pārvietoties visas personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Lai to panāktu, ceļu var sadalīt, lai labāk atbilstu tām vajadzībām, kas ir visām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Visu bezšķēršļu ceļa daļu kombinācija ir ceļš, kas pieejams visām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

*Ceļš bez pakāpieniem*

Ceļš bez pakāpieniem ir bezšķēršļu ceļa daļa, kura atbilst tām vajadzībām, kas ir personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Izvairās no līmeņa starpības vai, ja no tās nav iespējams izvairīties, līmeņus savieno ar uzbrauktuvēm vai pacelājumiem.

*“Reljefas zīmes” un “reljefas vadības ierīces”*

“Reljefas zīmes” un “reljefas vadības ierīces” ir zīmes vai ierīces, tostarp izceltas piktogrammas, izceltas rakstzīmes vai Braila raksts.

*Stacijas apsaimniekotājs*

Stacijas apsaimniekotājs ir tāda organizatoriska struktūra dalībvalstī, kam uzlikts pienākums apsaimniekot dzelzceļa staciju un kas var būt infrastruktūras pārvaldītājs.

*Drošības informācija*

Drošības informācija ir informācija, ko sniedz pasažieriem, lai tie jau iepriekš zinātu, kā izturēties ārkārtas situācijā.

*Drošības instrukcijas*

Drošības instrukcijas ir instrukcijas, ko sniedz pasažieriem ārkārtas situācijā, lai tie saprastu, kā rīkoties.

*Vienādlīmeņa piekļuve*

Vienādlīmeņa piekļuve ir piekļuve no perona ritošā sastāva ieejai, un attiecībā uz to var uzskatāmi parādīt, ka:

- atstarpe starp šīs ieejas durvju sliekšni (vai šīs ieejas izvirzīto savienojošo platformu) un peronu nepārsniedz 75 mm, mērot horizontāli, un 50 mm, mērot vertikāli, un
- ritošā sastāva iekšpusē nav pakāpiena starp durvju sliekšni un tamburu.

## 3. PAMATPRASĪBAS

Turpmākajās tabulās norādītas pamatprasības, kā izklāstīts Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā, kam atbilst specifikācijas, kuras norādītas šīs SITS 4. iedaļā šīs SITS darbības jomai.

Pamatprasības, kas nav ietvertas tabulā, neattiecas uz šīs SITS darbības jomu.

## 1. tabula

**Pamatprasības infrastruktūras apakšsistēmai**

Infrastruktūra		Atsauce uz Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma pamatprasību					
SITS darbības jomas elements	Šā pielikuma atsauces punkts	Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība <sup>(1)</sup>
Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās stāvvietas	4.2.1.1.						2.1.2.
Bezšķēršļu ceļš	4.2.1.2.	2.1.1.					2.1.2.
Durvis un ieejas	4.2.1.3.	1.1.1. 2.1.1.					2.1.2.

Infrastruktūra		Atsauce uz Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma pamatprasību					
SITS darbības jomas elements	Šā pielikuma atsaucē punkts	Drošība	Drošums un darbīgatvība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība <sup>(1)</sup>
Grīdu virsmas	4.2.1.4.	2.1.1.					2.1.2.
Caurredzamu šķēršļu izcelšana	4.2.1.5.	2.1.1.					2.1.2.
Tualetes un bērnu pārtīšanas galdīņi	4.2.1.6.	1.1.5. 2.1.1.					2.1.2.
Mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces	4.2.1.7.	2.1.1.					2.1.2.
Biļešu iegāde, uzziņu dienesti un klientu palīdzības punkti	4.2.1.8.	2.1.1.	2.7.3.			2.7.1.	2.1.2. 2.7.5.
Apgaismojums	4.2.1.9.	2.1.1.					2.1.2.
Vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, drukātā vai mainīgā informācija	4.2.1.10.					2.7.1.	2.1.2. 2.7.5.
Mutiskā informācija	4.2.1.11.	2.1.1.	2.7.3.			2.7.1.	2.1.2. 2.7.5.
Perona platums un perona mala	4.2.1.12.	2.1.1.					2.1.2.
Perona beigas	4.2.1.13.	2.1.1.					2.1.2.
Iekāpšanas palīgīdzekļi uz peroniem	4.2.1.14.	1.1.1.					2.1.2.
Dzelzceļa pāreja stacijās	4.2.1.15.	2.1.1.					2.1.2.

(<sup>1</sup>) Pamatprasība no Komisijas 2013. gada 11. marta Direktīvas 2013/9/ES, ar ko izdara grozījumus III pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2008/57/EK (OV L 68, 12.3.2013., 55. lpp.).

## 2. tabula

### Pamatprasības ritošā sastāva apakšsistēmai

Ritošais sastāvs		Atsauce uz Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma pamatprasību					
SITS darbības jomas elements	Šā pielikuma atsaucē punkts	Drošība	Drošums un darbīgatvība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
Sēdvietas	4.2.2.1.			1.3.1.			2.4.5.
Ratiņkrēslu vietas	4.2.2.2.	2.4.1.					2.4.5.

Ritošais sastāvs		Atsauce uz Direktīvas 2008/57/EK III pielikuma pamatprasību					
SITS darbības jomas elements	Šā pielikuma atsaucē punkts	Drošība	Drošums un darbīgatavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
Durvis	4.2.2.3.	1.1.1. 1.1.5. 2.4.1.	1.2.				2.4.5.
Apgaismojums	4.2.2.4.	2.4.1.					2.4.5.
Tualetes	4.2.2.5.	2.4.1.					2.4.5.
Bezšķēršļu joslas	4.2.2.6.			1.3.1.			2.4.5.
Informācija klientiem	4.2.2.7.	2.4.1.	2.7.3.			2.7.1.	2.4.5. 2.7.5.
Augstuma izmaiņas	4.2.2.8.	1.1.5.					2.4.5.
Margas, roku balsti, atbalsta stieņi	4.2.2.9.	1.1.5.					2.4.5.
Ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta	4.2.2.10.	2.4.1.					2.4.5.
Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā	4.2.2.11.	1.1.1.	2.4.2.			1.5. 2.4.3.	2.4.5.
Iekāpšanas palīgīdzekļi	4.2.2.12.	1.1.1.				1.5. 2.4.3.	2.4.5.

#### 4. APAKŠSISTĒMU RAKSTUROJUMS

##### 4.1. Ievads

- Savienības dzelzceļa sistēma, uz kuru attiecas Direktīva 2008/57/EK un kuras daļas ir apakšsistēmas, ir integrēta sistēma, kuras savietojamība jāpārbauda. Savietojamību jo īpaši pārbauda attiecībā uz katras apakšsistēmas specifikācijām, apakšsistēmas saskarnēm ar sistēmu, kurā tā integrēta, kā arī attiecībā uz ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumiem.
- Apakšsistēmas un tās saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas raksturotas 4.2. un 4.3. punktā, neliek izmantot īpašas tehnoloģijas vai tehniskus risinājumus, izņemot gadījumus, kad tas noteikti nepieciešams Savienības dzelzceļu tīkla savstarpējai izmantojamībai. Tomēr inovatīvi risinājumi savstarpējās izmantojamības jomā var likt piemērot jaunas specifikācijas un/vai jaunas novērtēšanas metodes. Lai varētu īstenot tehnoloģiskus jauninājumus, šīs specifikācijas un novērtēšanas metodes izstrādā, izmantojot regulas 6. pantā aprakstīto procesu.
- Ņemot vērā visas piemērojamās pamatprasības, pamatparametri saistībā ar pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām attiecībā uz infrastruktūras un ritošā sastāva apakšsistēmām ir noteikti šīs SITS 4.2. punktā. Eksploatācijas prasības un pienākumi ir izklāstīti OPE SITS un šīs SITS 4.4. punktā.

## 4.2. Funkcionālās un tehniskās specifikācijas

### 4.2.1. Infrastruktūras apakšsistēma

1. Ņemot vērā 3. iedaļas pamatprasības, infrastruktūras apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas attiecībā uz pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir sakārtotas šādā secībā:
  - personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās stāvvietas,
  - bezšķēršļu ceļi,
  - durvis un ieejas,
  - grīdu virsmas,
  - caurredzamu šķēršļu izcelšana,
  - tualetes un bērnu pārtīšanas galdiņi,
  - mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces,
  - biļešu iegāde, uzziņu dienesti un klientu palīdzības punkti,
  - apgaismojums,
  - vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, drukātā vai mainīgā informācija,
  - mutiskā informācija,
  - perona platums un peronu malas,
  - peronu beigas,
  - iekāpšanas palīglīdzekļi, ko uzglabā uz peroniem,
  - dzelzceļa pārejas.
2. Pamatparametrus, kas norādīti 4.2.1.1.–4.2.1.15. punktā, attiecina uz infrastruktūras apakšsistēmas darbības jomu, kas definēta 2.1.1. punktā. Tos var iedalīt divās kategorijās:
  - pamatparametri, attiecībā uz kuriem jānorāda tehniskie dati, piemēram, peronu parametri un peronu sasniegšanas veids. Šajā pirmajā gadījumā īpaši apraksta pamatparametrus un sīki izklāsta tehniskos datus, kas jāievēro, lai izpildītu prasību,
  - pamatparametri, attiecībā uz kuriem tehniskie dati nav jānorāda, piemēram, uzbrauktuvju izmēri vai stāvvietu parametri. Šajā otrajā gadījumā pamatparametru definē kā funkcionālu prasību, ko var izpildīt, piemērojot vairākus tehniskos risinājumus.

Turpmāk 3. tabulā norādīta katra pamatparametra kategorija.

### 3. tabula

#### Pamatparametru kategorijas

Pamatparametrs	Tehniskie dati	Tikai funkcionāla prasība
Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās stāvvietas		Viss 4.2.1.1. punkts
Bezšķēršļu ceļš	Ceļu atrašanās vieta Bezšķēršļu ceļa platums Sliexsnis Dubultas margas Pacēlāja veids Braila raksta zīmju augstums	Sīki izklāstīti raksturlielumi
	4.2.1.3. punkta 2. apakšpunkts: durvju platums 4.2.1.3. punkta 4. apakšpunkts: durvju vadības ierīces augstums	4.2.1.3. punkta 1. apakšpunkts 4.2.1.3. punkta 3. apakšpunkts

Pamatparametrs	Tehniskie dati	Tikai funkcionāla prasība
Grīdu virsmas		Viss 4.2.1.4. punkts
		Viss 4.2.1.5. punkts
Tualetes un bērnu pārtišanas galdiņi		Viss 4.2.1.6. punkts
Mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces		Viss 4.2.1.7. punkts
Biļešu iegāde, uzziņu dienesti un klientu palīdzības punkti	4.2.1.8. punkta 5. apakšpunkts: biļešu kontroles iekārtu ejas	4.2.1.8. punkta 1.–4. apakšpunkts 4.2.1.8. punkta 6. apakšpunkts
Apgaismojums	4.2.1.9. punkta 3. apakšpunkts: peronu apgaismojums	4.2.1.9. punkta 1. apakšpunkts, 4.2.1.9. punkta 2. apakšpunkts, 4.2.1.9. punkta 4. apakšpunkts: citu vietu apgaismojums
Vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, drukātā vai mainīgā informācija	Sniedzamās informācijas sīks izklāsts Informācijas atrašanās vieta	Sīki izklāstīts vizuālās informācijas raksturojums
Mutiskā informācija	Viss 4.2.1.11. punkts	
Perona platums un perona mala	Viss 4.2.1.12. punkts	
Perona beigas	Viss 4.2.1.13. punkts	
Iekāpšanas palīgīdzekļi, ko uzglabā uz peroniem	Viss 4.2.1.14. punkts	
Gājēju ceļa un sliežu ceļa krustošanās vienā līmenī stacijās	Viss 4.2.1.15. punkts	

4.2.1.1. Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās stāvvietas

1. Ja ir īpašs stacijas stāvlaukums, jāparedz pietiekams daudzums pielāgotu stāvvietu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas tiesīgas tās izmantot. Šādām stāvvietām jāatrodas stāvlaukuma teritorijā vietā, kas ir iespējami tuvāk pieejamai ieejai.

4.2.1.2. Bezšķēršļu ceļš

1. Jānodrošina bezšķēršļu ceļi, kas savieno šādas infrastruktūras publiski pieejamās vietas, ja tās paredzētas:

- citu transporta veidu pieturvietas stacijas robežās (piemēram, taksometra, autobusa, tramvaja, metro, prāmja utt. pieturas),
- automobiļu stāvvietas,
- pieejamas ieejas un izejas,
- uzziņu dienesti,
- vizuālas un akustiskas informācijas sistēmas,
- biļešu iegādes telpas un ierīces,
- palīdzības punkti klientiem,
- uzgaidāmās telpas,
- tualetes,
- peroni.

2. Bezšķēršļu ceļu garums ir visīsākais praktiski iespējamais attālums.
3. Bezšķēršļu ceļa grīdas virsma un zemes virsma vāji atstaro gaismu.

#### 4.2.1.2.1. Horizontālā kustība

1. Visiem bezšķēršļu ceļiem, gājēju tiltiņiem un tuneliem ir brīvas vismaz 160 cm platas joslas, izņemot vietās, kuras norādītas 4.2.1.3. punkta 2. apakšpunktā (durvis), 4.2.1.12. punkta 3. apakšpunktā (peroni) un 4.2.1.15. punkta 2. apakšpunktā (dzelzceļa pārejas).
2. Ja uz horizontāla ceļa ir uzstādīti sliekšņi, tie izceļas uz apkārtējās grīdas fona un nav augstāki par 2,5 cm.

#### 4.2.1.2.2. Vertikālā kustība

1. Ja bezšķēršļu ceļā ir līmeņa starpība, jāierīko ceļš bez pakāpieniem, kas nodrošina alternatīvu kāpnēm personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
2. Bezšķēršļu ceļu kāpņu platums ir vismaz 160 cm, mērot starp margām. Vismaz pirmo un pēdējo pakāpienu atzīmē ar kontrastējošu joslu un pirms pirmā pakāpiena uz leju uzstāda vismaz reljefas virsmas brīdinājuma norādes.
3. Ja nav ierīkoti pacelāji, uzstāda uzbrauktuves tām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas nevar izmantot kāpnes. Uzbrauktuvēm ir neliels slīpums. Stāvs uzbrauktuvju slīpums ir atļauts tikai īsos attālumos.
4. Kāpnes un uzbrauktuves aprīko ar margām abās pusēs un divos līmeņos.
5. Ja uzbrauktuves nav pieejamas, jānodrošina pacelāji, un tie atbilst vismaz 2. tipam saskaņā ar A papildinājuma 1. punktā norādīto specifikāciju. Atļauts izmantot 1. tipa pacelājus, ja stacijas tiek tikai atjaunotas vai modernizētas.
6. Eskalatorus un slīdošās ietves konstruē atbilstīgi specifikācijai, kas norādīta A papildinājuma 2. punktā.
7. Dzelzceļa pārejas var būt bezšķēršļu ceļa daļa, ja tās atbilst 4.2.1.15. punkta prasībām.

#### 4.2.1.2.3. Ceļa norādes

1. Bezšķēršļu ceļus skaidri norāda ar 4.2.1.10. punktā minēto vizuālo informāciju.
2. Informāciju par bezšķēršļu ceļu vājredzīgiem cilvēkiem sniedz vismaz ar reljefām un kontrastējošām norādēm uz staigāšanai paredzētās virsmas. Šo punktu nepiemēro bezšķēršļu ceļiem uz automobiļu stāvvietām un no tām.
3. Papildus vai kā alternatīvu atļauts lietot tehniskus risinājumus, kuros izmanto tālvadāmas skaņas ierīces vai tālruņa lietojumprogrammas. Ja šādus risinājumus paredzēts izmantot kā alternatīvu, tos uzskata par inovatīviem risinājumiem.
4. Ja bezšķēršļu ceļā līdz peronam ir aizsniedzamas margas vai sienas, uz tām – uz margas vai uz sienas 145–165 cm augstumā – ir sniegta īsa informācija (piemēram, perona numurs vai virziena norāde) Braila rakstā, ar prizmatiskiem burtiem vai skaitļiem.

#### 4.2.1.3. Durvis un ieejas

1. Šis punkts attiecas uz visām durvīm un ieejām, kas atrodas bezšķēršļu ceļā, izņemot ieejas durvis uz tualetēm, kas nav paredzētas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
2. Durvju izmantojamais platums ir vismaz 90 cm, un tās spēj izmantot personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
3. Atļauts izmantot manuālas, pusautomātiskas vai automātiskas durvis.
4. Durvju vadības ierīces atrodas 80–110 cm augstumā.

- 4.2.1.4. Grīdu virsmas
1. Visi grīdu segumi, grīdu virsmas un kāpņu posmu virsmas nodrošinātas pret slidēšanu.
  2. Stacijas ēkās staigāšanai paredzētās grīdas virsmas nelidzenumi nevienā vietā nepārsniedz 0,5 cm. Izņēmums ir sliekšņi, drenāžas teknes un reljefas grīdas virsmas norādes.
- 4.2.1.5. Caurredzamu šķēršļu izcelšana
1. Uz ceļiem, kurus izmanto pasažieri, vai gar šādiem ceļiem marķē caurredzamus šķēršļus – stikla durvis vai caurredzamas sienas. Šie marķējumi izceļ caurredzamos šķēršļus. Tie nav obligāti, ja pasažieri no sadursmes ar šķēršļiem tiek pasargāti citādi, piemēram, ar margām vai vienlaidu soliem.
- 4.2.1.6. Tualetes un bērnu pārtīšanas galdiņi
1. Ja stacijā ir tualetes, tad ar ratiņkrēsli ir pieejama vismaz viena kabīne, kuru var izmantot abu dzimumu pasažieri.
  2. Ja stacijā ir tualetes, tajās atrodas gan vīriešiem, gan sievietēm pieejami bērnu pārtīšanas galdiņi.
- 4.2.1.7. Mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces
1. Viss mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces stacijās izceļas uz fona un ir ar noapaļotām malām.
  2. Stacijas robežās mēbelējumu un brīvi stāvošas ierīces (tostarp izvirzītus un piekārtus priekšmetus) novieto tā, lai tie netraucētu neredzīgiem vai vājredzīgiem cilvēkiem, kā arī lai vājredzīgi cilvēki tos varētu konstatēt ar spieķi.
  3. Uz visiem peroniem, kur pasažieri var gaidīt vilcienus, un visās uzgaidāmajās telpās ir vismaz viena zona ar sēdvietām un vieta ratiņkrēslam.
  4. Ja šī zona ir aizsargāta no laikapstākļu iedarbības, tā ir pieejama personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā.
- 4.2.1.8. Biļešu iegāde, uzziņu dienesti un klientu palīdzības punkti
1. Ja gar bezšķēršļu ceļu ir izvietotas neautomatizētas biļešu tirdzniecības kases, uzziņu dienesti un klientu palīdzības punkti, vismaz viens nodalījums ir pieejams personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, kā arī maza auguma personām, un vismaz vienā nodalījumā ir uzstādīta induktīvās cilpas sistēma kā dzirdes palīgierīce.
  2. Ja kasē starp pasažieri un kasieri ir stikla norobežojums, tas ir vai nu noņemams, vai tam ir atbilstoša iekšējo sakaru sistēma, ja tas nav noņemams. Jebkāds šāda veida stikla norobežojums ir no caurspīdīga stikla.
  3. Ja ierīkotas elektroniskas iekārtas, kas uzrāda cenu kasierim, jāierīko arī šādas iekārtas, kas uzrāda cenu biļetes pircējam.
  4. Ja stacijā biļešu tirdzniecības automāti ir uzstādīti bezšķēršļu ceļā, vismaz vienai no šīm iekārtām ir saskarne, kura ir sasniedzama personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, un maza auguma personām.
  5. Ja ir uzstādītas biļešu kontroles iekārtas, pie vismaz vienas no šīm iekārtām ir jābūt vismaz 90 cm platai brīvai ejai un pie tās var izvietoties persona ar līdz 1 250 mm garu ratiņkrēsli. Atjaunošanas vai modernizācijas gadījumā ir pieļaujams 80 cm minimālais platums.
  6. Ja izmanto turniketis, darba laikā personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām rīcībā jābūt piekļuves punktam bez turniketa.
- 4.2.1.9. Apgaismojums
1. Stacijas ārējo zonu apgaismojuma līmenis ir pietiekams, lai atvieglotu ceļa atrašanu un izgaismotu līmeņa starpību, durvis un ieejas.
  2. Apgaismojuma līmenis gar bezšķēršļu ceļiem jāpielāgo pasažiera redzes noslogojumam. Jo īpaši uzmanība jāpievērš līmeņa starpībai, biļešu tirdzniecības vietām un automātiem, uzziņu dienestiem un informācijas displejiem.



3. Peronus apgaismo atbilstīgi specifikācijai, kas norādīta A papildinājuma 3. un 4. punktā.
  4. Avārijas apgaismojumam jānodrošina pietiekama redzamība evakuācijas gadījumā un lai identificētu ugunsdzēsības un drošības aprīkojumu.
- 4.2.1.10. Vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, drukātā vai mainīgā informācija
1. Sniedz šādu informāciju:
    - drošības informācija un drošības instrukcijas,
    - brīdinājuma, aizlieguma un obligātu darbību zīmes,
    - informācija par vilcienu atiešanu,
    - ja ir paredzētas stacijas labierīcības, to identifikācija un piekļuves ceļi tām.
  2. Vizuālajā informācijā izmantotie fonti, simboli un piktogrammas kontrastē ar to fonu.
  3. Virziena norādes sniedz visās tajās vietās, kurās pasažieriem ir jāizvēlas virziens, un izvietojamas noteiktos intervālos ceļā. Apzīmējumus, simbolus un piktogrammas izvietoj visā ceļā konsekventi.
  4. Informācija par vilcienu atiešanu (tostarp galamērķi, pieturām, perona numuru un laiku) maksimāli 160 cm augstumā ir pieejama vismaz vienā vietā stacijā. Šī prasība attiecas uz jebkādu drukāto un mainīgo informāciju.
  5. Tekstos izmantotais burtveidols ir viegli salasāms.
  6. Visās drošības, brīdinājuma, obligātu darbību un aizlieguma zīmēs iekļauj piktogrammas.
  7. Reljefas informācijas zīmes uzstāda:
    - tualetēs – funkcionālai informācijai un ārkārtas izsaukumam, ja nepieciešams,
    - pacēlajos atbilstīgi specifikācijām, kas norādītas A papildinājuma 1. punktā.
  8. Ar cipariem norādītā informācija par laiku ir 24 stundu sistēmā.
  9. Šādiem īpašajiem grafiskajiem simboliem un piktogrammām pievieno ratiņkrēsļa simbolu saskaņā ar N papildinājumu:
    - virziena informācija par ceļiem, kas paredzēti ratiņkrēsliem,
    - norāde uz tualetēm un citām labierīcībām, kas pieejamas ar ratiņkrēsli, ja tādas ir nodrošinātas,
    - ja uz perona ir informācija par vilciena konfigurāciju, norāde par iekāpšanas vietu personām, kas pārvietojas ratiņkrēsli.Šos simbolus var kombinēt ar citiem simboliem (piemēram, pacēlājs, tualete utt.).
  10. Ja uzstādītas inductīvās cilpas, tās norāda ar zīmi, kā izklāstīts N papildinājumā.
  11. Ar ratiņkrēsliem pieejamās tualetēs, kurās ir uzstādīti virās iestiprināti roku balsti, izvietoj grafisku simbolu, kurā roku balsts ir attēlots gan pielocītā, gan atlocītā stāvoklī.
  12. Kopā ar virziena bultiņu vienuviet blakus nevar būt vairāk par piecām vienu virzienu norādošām piktogrammām.
  13. Displeji atbilst 5.3.1.1. punkta prasībām. Šajā punktā terminu “displejs” saprot kā jebkādu mainīgās informācijas sniegšanas līdzekli.
- 4.2.1.11. Mutiskā informācija
1. Mutiskā informācija saskaņā ar A papildinājuma 5. punktā norādīto specifikāciju sniedzama vismaz 0,45 skaļumā pēc STI-PA indeksa.
- 4.2.1.12. Perona platums un perona mala
1. Perona bīstamā zona sākas pie perona sliežu puses malas un ir definēta kā zona, kurā pasažieriem nav atļauts stāvēt, kad vilcieni brauc garām vai pienāk stacijā.
  2. Perona platums visā perona garumā var atšķirties.

3. Minimālais perona platums bez šķēršļiem ir bīstamās zonas platums plus divu pretī vērstu 80 cm platu brīvo ceļu platums (160 cm). Šis izmērs var sašaurināties līdz 90 cm perona beigās.
4. Šajā 160 cm brīvajā ceļā var atrasties šķēršļi. Signalizācijas sistēmai nepieciešamo aprīkojumu un drošības aprīkojumu šajā punktā neuzskata par šķēršļiem. Minimālais attālums no šķēršļiem līdz bīstamajai zonai atbilst šajā tabulā sniegtajiem rādītājiem.

## 4. tabula

**Minimālais attālums no šķēršļiem līdz bīstamajai zonai**

Šķēršļu garums (mērot paralēli perona malai)	Minimālais attālums līdz bīstamajai zonai
< 1m (1. piezīme) – neliels šķērslis	80 cm
1m līdz < 10 m – liels šķērslis	120 cm

1. piezīme. Ja attālums starp diviem nelieliem šķēršļiem ir mazāks nekā 2,4 m, mērot paralēli perona malai, tos uzskata par vienu lielu šķērslī.

2. piezīme. Šajā minimālajā attālumā no liela šķēršļa līdz bīstamajai zonai ir atļauti papildu nelieli šķēršļi, ja tiek ievērotas prasības attiecībā uz nelieliem šķēršļiem (minimālais attālums līdz bīstamajai zonai un minimālais attālums līdz nākamajam nelielajam šķērslim).

5. Ja vilcienos vai uz perona ir palīģierīces, ar kurām personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā, palīdz iekļūt vilcienā vai izkļūt no tā, perona līmenī vietā, kurā šādas ierīces varētu izmantot, paredz 150 cm brīvu vietu (bez šķēršļiem) no palīģierīces malas tajā virzienā, kurā ratiņkrēslu iecerē vai izceļ. Jaunā stacijā šo prasību ievēro attiecībā uz visiem vilcieniem, kuriem plānots apstāties pie perona.
6. Bīstamās zonas robežu, kas ir vistālāk no perona sliežu puses malas, atzīmē ar vizuālu marķējumu un reljefām norādēm uz staigāšanai paredzētās virsmas.
7. Vizuālais marķējums ir kontrastējošs, nodrošināts pret slidēšanu, un brīdinājuma līnija ir vismaz 10 cm plata.
8. Reljefās norādes uz staigāšanai paredzētās virsmas atbilst vienam no šādiem diviem veidiem:
  - norāde, kas vērš uzmanību uz briesmām pie bīstamās zonas robežas,
  - norāde, kas rāda pārvietošanās trajektoriju perona drošajā pusē.
9. Materiāls pie perona sliežu puses malas kontrastē ar atstarpes tumšo toni.

## 4.2.1.13. Perona beigas

1. Perona beigas vai nu ir aprīkotas ar barjeru, kas novērš publisku piekļuvi, vai arī tām ir vizuāls marķējums un tādas reljefas norādes uz staigāšanai paredzētās virsmas, kas vērš uzmanību uz briesmām.

## 4.2.1.14. Iekāpšanas palīģlīdzekļi, ko uzglabā uz peroniem

1. Ja izmanto perona uzbrauktuvi, tā atbilst 5.3.1.2. punkta prasībām.
2. Ja izmanto perona pacēlāju, tas atbilst 5.3.1.3. punkta prasībām.
3. Lai nodrošinātu, ka iekāpšanas palīģlīdzekļi, tostarp pārvietojamās uzbrauktuves, uzglabājot tos uz perona, nerada šķērslī vai jebkādas briesmas pasažieriem, paredz drošu uzglabāšanas metodi.

## 4.2.1.15. Dzelzceļa pāreja pasažieriem uz peroniem

1. Dzelzceļa pārejas stacijās ir atļauts izmantot kā daļu no ceļa bez pakāpieniem vai bezšķēršļu ceļa saskaņā ar valstu noteikumiem.
2. Ja dzelzceļa pārejas izmanto kā daļu no ceļa bez pakāpieniem papildus citiem ceļiem:
  - to minimālais platums ir 120 cm (īsākas par 10 m) vai 160 cm (10 m vai garākas),
  - to slīpums ir neliels; stāvs uzbrauktuvju slīpums ir atļauts tikai īsos attāļumos,

- tās konstruē tā, lai M papildinājumam atbilstoša ratiņkrēsla vismazākais ritenis nevarētu iesprūst starp dzelzceļa pārejas virsmu un sliedi,
  - ja piekļuve dzelzceļa pārejām drošības nolūkos ir aprīkota ar apejamiem šķēršļiem, lai novērstu to, ka cilvēki netīši/nekontrolēti šķērso sliežu ceļu, minimālais gājēju celiņu platums taisnā līnijā un ap apejamo šķērslī var būt mazāks par 120 cm un vismaz 90 cm; tas ir pietiekami, lai persona, kas pārvietojas ratiņkrēslā, varētu manevrēt.
3. Ja dzelzceļa pārejas izmanto kā daļu no bezšķēršļu ceļiem un tas ir vienīgais risinājums visiem pasažieriem,
- tās atbilst visām iepriekšminētajām specifikācijām,
  - tām ir vizuāli un reljefi marķējumi, kas norāda dzelzceļa pārejas virsmas sākumu un beigas,
  - tās tiek uzraudzītas vai, pamatojoties uz valstu noteikumiem, tiek nodrošināts aprīkojums, lai dzelzceļa pāreju droši varētu šķērsot neredzīgi vai vājredzīgi cilvēki, un/vai dzelzceļa pāreju regulē, lai to droši varētu šķērsot vājredzīgi cilvēki.
4. Ja kādu no iepriekšminētajām prasībām nevar izpildīt, dzelzceļa pāreju neuzskata par daļu no ceļa bez pakāpieniem vai bezšķēršļu ceļa.

#### 4.2.2. Ritošā sastāva apakšsistēma

1. Ņemot vērā 3. iedaļas pamatprasības, ritošā sastāva apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas attiecībā uz pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir sakārtotas šādā secībā:
- sēdvietas,
  - ratiņkrēslu vietas,
  - durvis,
  - apgaismojums,
  - tualetes,
  - bezšķēršļu joslas,
  - informācija klientiem,
  - augstuma izmaiņas,
  - margas, roku balsti, atbalsta stieņi,
  - ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta,
  - pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā.

##### 4.2.2.1. Sēdvietas

###### 4.2.2.1.1. Vispārīgi noteikumi

1. Visu ejas puses sēdekļu atzveltnēm uzstāda turekļus, vertikālus atbalsta stieņus vai citus elementus, kurus, pārvietojoties pa eju, var izmantot personiskās stabilitātes nodrošināšanai, ja vien sēdekļi paceltā pozīcijā nav līdz 200 mm attālumā no:
- otra pretējā virzienā vērsta sēdekļa atzveltnes, kas aprīkota ar turekli, vertikālu atbalsta stieni vai citiem elementiem, kurus var izmantot personiskās stabilitātes nodrošināšanai,
  - atbalsta stieņa vai starpsienas.
2. Turekļus vai citus elementus, kurus var izmantot personiskās stabilitātes nodrošināšanai, novieto 800–1 200 mm augstumā virs grīdas, mērot no turekļa izmantojamās daļas centra, neizvirza uz āru šķēršļbrīvajā joslā, un tie atšķiras no sēdekļa.
3. Sēdvietu zonās ar garenvirzienā fiksētiem sēdekļiem personiskās stabilitātes nodrošināšanai izmanto atbalsta stieņus. Maksimālais attālums starp šiem atbalsta stieņiem ir 2 000 mm, tos novieto 800–1 200 mm virs grīdas, un tie atšķiras no vagona iekšējās apdares.
4. Turekļiem vai citiem elementiem nav asu malu.

#### 4.2.2.1.2. Priekšrocību sēdvietas

##### 4.2.2.1.2.1. Vispārīgi noteikumi

1. Fiksētā vilciena sastāvā vai atsevišķā vagonā un katrā klasē ne mazāk kā 10 % sēdvietu ir paredzēts izmantot kā priekšrocību sēdvietas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
2. Priekšrocību sēdvietas un vagonus, kuros tās atrodas, norāda ar zīmēm saskaņā ar N papildinājumu, un dara zināmu, ka citiem pasažieriem vajadzības gadījumā jāatbrīvo šīs sēdvietas personām, kuras ir tiesīgas tās izmantot.
3. Priekšrocību sēdvietas izvieto pasažieru salonā tuvu pie ārdurvīm. Divstāvu vagonos vai vilcienā sastāvos priekšrocību sēdvietas var būt pieejamas abos stāvos.
4. Priekšrocību sēdvietu aprīkojuma līmenim ir jābūt vismaz tādam pašam kā līdzvērtīgu parasto sēdvietu aprīkojuma līmenim.
5. Ja konkrēta veida sēdekļiem ir paroces, tā paša veida priekšrocību sēdekļus aprīko ar paceļamām parocēm. Šī prasība neattiecas uz tām parocēm, kas atrodas gar vagona sānu malu vai gar starpsienu kupeju gadījumā. Paceļamo paroci var novietot vienā līnijā ar sēdekļa atzveltnes polsterējumu, lai bez ierobežojuma varētu piekļūt sēdeklim vai jebkurai blakus esošai priekšrocību sēdvietai.
6. Priekšrocību sēdekļi nevar būt nolaižami.
7. Visas priekšrocību sēdvietas un to lietotājiem pieejamā vieta atbilst H papildinājuma H1. līdz H4. zīmējumam.
8. Priekšrocību sēdvietas izmantojamā sēdvirsma ir vismaz 450 mm plata (sk. H1. zīmējumu).
9. Ikviena priekšrocību sēdekļa polsterējuma augšējā daļa sēdekļa priekšmalā ir 430–500 mm virs grīdas līmeņa.
10. Brīvais gabarītaugstums virs katra sēdekļa ir vismaz 1 680 mm virs grīdas līmeņa, izņemot divstāvu vilcienā, kuros virs sēdvietām atrodas bagāžas nodalījumi. Šādos gadījumos priekšrocību sēdvietām zem bagāžas nodalījumiem ir atļauts samazināts gabarītaugstums (1 520 mm) ar noteikumu, ka vismaz 50 % no priekšrocību sēdvietām gabarītaugstums ir 1 680 mm.
11. Ja ir uzstādīti sēdekļi ar atgāzamu atzveltni, izmēri attiecas uz pilnībā paceltiem sēdekļiem.

##### 4.2.2.1.2.2. Vienā virzienā novietotas sēdvietas

1. Ja priekšrocību sēdvietas novietotas vienā virzienā, atstarpe katra sēdekļa priekšā atbilst H2. zīmējumam.
2. Attālums no sēdekļa atzveltnes priekšējās virsmas līdz vertikālajai plaknei, kas iet caur priekšā esošā sēdekļa vistālāk uz aizmuguri izvīzīto daļu, ir vismaz 680 mm, ņemot vērā, ka nepieciešamo sēdekļa slīpumu mēra no sēdekļa centra 70 mm virs vietas, kur sēdekļa polsterējums saskaras ar atzveltni.
3. Tāpat arī jābūt vismaz 230 mm brīvai telpai starp sēdekļa polsterējuma priekšmalu un to pašu vertikālo plakni attiecībā uz priekšā esošo sēdekli.

##### 4.2.2.1.2.3. Pretī novietotu sēdvietu izkārtojums

1. Ja priekšrocību sēdvietas atrodas viena pretī otrai, attālums starp sēdekļu polsterējuma priekšmalām ir vismaz 600 mm (sk. H3. zīmējumu). Šādu attālumu saglabā arī tad, ja viens no pretī novietotiem sēdekļiem nav priekšrocību sēdvietas.
2. Ja pretī novietotas priekšrocību sēdvietas ir aprīkotas ar galdiņu, no sēdekļa polsterējuma priekšmalas līdz galdiņa izvīzītajai malai ir vismaz 230 mm brīvs horizontāls attālums (sk. H4. zīmējumu). Ja viens no pretī novietotajiem sēdekļiem nav priekšrocību sēdvietas, tā attālumu līdz galdiņam var samazināt, ja attālums starp sēdekļa polsterējuma priekšmalām saglabājas 600 mm. Pie sānsienas piestiprināti galdiņi, kuru garums nesniedzas pāri pie loga esošas sēdvietas ass līnijai, nav jāņem vērā, lai nodrošinātu atbilstību šim punktam.

## 4.2.2.2. Ratiņkrēslu vietas

1. Ņemot vērā vilciena sastāva garumu, izņemot lokomotīvi vai galvas vagonu, šādā vilciena sastāvā pieejamo ratiņkrēslu vietu skaits nevar būt mazāks par tabulā norādīto.

## 5. tabula

**Minimālais ratiņkrēslu vietu skaits atbilstīgi vilciena sastāva garumam**

Vilciena sastāva garums	Ratiņkrēslu vietu skaits vilciena sastāvā
Mazāk nekā 30 m	1 ratiņkrēsla vieta
30–205 metri	2 ratiņkrēslu vietas
Vairāk nekā 205 līdz 300 metru	3 ratiņkrēslu vietas
Vairāk nekā 300 metru	4 ratiņkrēslu vietas

2. Stabilitātes nodrošināšanai ratiņkrēslu vieta ir konstruēta tā, lai ratiņkrēsls atrastos vai nu braukšanas virzienā, vai pretēji tam.
3. Visā ratiņkrēsla vietas garumā platums ir 700 mm no grīdas līmeņa līdz minimālajam augstumam 1 450 mm, kā arī papildu 50 mm platums, lai nodrošinātu brīvu telpu rokām katrā pusē, kas ir blakus jebkādam šķērslim, kurš traucē personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, rokām (piemēram, siena vai konstrukcija), 400–800 mm virs grīdas līmeņa (ja ratiņkrēsla viens sāns ir blakus ejai, nav prasības par papildu 50 mm attiecībā uz šo ratiņkrēsla sānu, jo tā jau ir brīva telpa).
4. Minimālais attālums gareniskajā plaknē starp ratiņkrēsla vietas aizmuguri un nākamo virsmu atbilst I papildinājuma I1. līdz I3. attēlam.
5. Šajā paredzētajā vietā no vagona grīdas līdz griestiem nav šķēršļu, izņemot augšējo bagāžas nodalījumu, pie vagona sienas vai griestiem piestiprinātu horizontālu atbalsta stieni, kas atbilst 4.2.2.9. punkta prasībām, vai galdiņu.
6. Ratiņkrēsla vietas aizmugure ir konstrukcija vai cits piemērots stiprinājums, kas ir vismaz 700 mm plats. Konstrukcijas vai stiprinājuma augstums novērš ratiņkrēsla, kas atrodas ar atzveltni pret konstrukciju vai stiprinājumu, saskāšanās atpakaļ.
7. Ratiņkrēsla vietā var uzstādīt nolaižamus sēdekļus, bet, kad tie ir pacelti, tie nevar ievirzīties ratiņkrēsla vietai paredzētajā platībā.
8. Ratiņkrēsla vietā vai tieši tās priekšā nav atļauts uzstādīt nekādu pastāvīgu aprikojumu, piemēram, velosipēdu stiprinājuma āķus vai slēpju statīvus.
9. Vismaz vienam sēdeklim, kurš paredzēts personas ratiņkrēslā pavadonim, jābūt vai nu blakus, vai pretī katrai ratiņkrēsla vietai. Šāds sēdekļis ir tikpat ērts kā pārējie pasažieru sēdekļi un var atrasties arī ejas pretējā pusē.
10. Vilcienos, kuru konstruktīvais ātrums pārsniedz 250 km/h, izņemot divstāvu vilcienus, personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā un kas ieņēmusi ratiņkrēsla vietu, ir iespējams pārsēsties pasažieru sēdvietā, kas aprīkota ar paceļamu paroci. Šādu pārsēšanos persona, kas pārvietojas ratiņkrēslā, veic patstāvīgi. Šādā gadījumā pavadona sēdvietā var atrasties citā rindā. Šī prasība ir attiecināma uz tādu ratiņkrēslu vietu skaitu vilciena sastāvā, kā norādīts 5. tabulā.
11. Ratiņkrēsla vietā ir ārkārtas izsaukuma ierīce, kas briesmu gadījumā personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, dod iespēju informēt personu, kas var atbilstoši rīkoties.
12. Ārkārtas izsaukuma ierīce atrodas ērti sasniedzamā attālumā no personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, kā norādīts L papildinājuma L1. attēlā.

13. Ārkārtas izsaukuma ierīci nenovieto grūti pieejamā vietā, kas neļauj tai nekavējoties tīši pieskarties ar plaukstu, taču to var aizsargāt no netišas izmantošanas.
14. Saskaņā ar ārkārtas izsaukuma ierīci atbilst 5.3.2.6. punkta noteikumiem.
15. Tieši blakus ratiņkrēsliem vai tajā novieto zīmi atbilstīgi N papildinājumam, apzīmējot vietu kā ratiņkrēsliem vietu.

#### 4.2.2.3. Durvis

##### 4.2.2.3.1. Vispārīgi noteikumi

1. Šīs prasības attiecas tikai uz durvīm, kas nodrošina piekļuvi citai publiski pieejamai vilciena daļai, izņemot tualetes durvis.
2. Lai aizvērtu vai atvērtu manuāli veramas durvis, kuras paredzētas izmantošanai pasažieriem, vadības ierīcei jābūt darbināmai ar rokas plaukstu, izmantojot spēku, kas nepārsniedz 20 N.
3. Durvju vadības ierīces (manuālas ierīces, vadības pogas vai citas ierīces) izceļas uz virsmas, pie kuras tās piestiprinātas.
4. To saskaņā ar pasažieriem atbilst 5.3.2.1. punktā norādītajām specifikācijām.
5. Ja durvju atvēršanas un aizvēršanas vadības ierīces nostiprinātas viena virs otras, augšējā ierīce vienmēr ir durvju atvēršanas vadības ierīce.

##### 4.2.2.3.2. Ārdurvis

1. Visu pasažieriem paredzēto ārdurvju izmantojamais platums, kad tās ir atvērtas, ir vismaz 800 mm.
2. Vilcieniem, kuru konstruktīvais ātrums ir mazāks nekā 250 km/h, ratiņkrēsliem izmantojamo durvju, kas nodrošina vienādliemeņa piekļuvi, kā noteikts 2.3. punktā, izmantojamais platums ir vismaz 1 000 mm, durvīm esot atvērtām.
3. Visas pasažieriem paredzētās ārdurvis no ārpuses marķētas tā, lai tās izceltos uz vagona sāna apkārtējā fona.
4. Ratiņkrēsliem paredzētās ārdurvis ir paredzētajām ratiņkrēsliem vietām tuvākās durvis.
5. Piekļuvei ar ratiņkrēsliem izmantojamās durvis ir skaidri atzīmētas ar zīmi atbilstīgi N papildinājumam.
6. Vagona iekšpusē ārdurvju atrašanās vieta ir skaidri atzīmēta, izmantojot kontrastējošu blakus esošās grīdas segumu.
7. Kad durvis ir atbloķētas atvēršanai, tiek dots signāls, ko var skaidri sadzirdēt un saredzēt personas vilciena iekšienē un ārpus tā. Šāds brīdinājuma signāls ilgst vismaz piecas sekundes, ja vien durvis netiek vērtas. Šādā gadījumā signālu var pārtraukt pēc trim sekundēm.
8. Ja durvis automātiski vai ar tālvadību atver mašīnists vai cits vilciena apkalpes loceklis, brīdinājuma signāls skan vismaz trīs sekundes no brīža, kad durvis sāk vērties.
9. Pirms sāk darboties durvis, ko aizver automātiski vai ar tālvadību, personām vilciena iekšienē un ārpus tā dod akustisku un vizuālu brīdinājuma signālu. Brīdinājuma signāls sākas vismaz divas sekundes, pirms durvis sāk aizvērties, un turpinās durvju aizvēršanās laikā.
10. Durvju brīdinājuma signālu skaņas avots atrodas netālu no vadības ierīces vai, ja tādas nav, blakus durvīm.
11. Vizuālais signāls ir redzams no vilciena iekšienes un ārienes, un tas izvietots tā, lai līdz minimumam samazinātu iespēju, ka to aizsedz tamburā esošie pasažieri.
12. Pasažieru durvju brīdinājuma skaņas signāli atbilst G papildinājumā norādītajai specifikācijai.
13. Durvis aktivizē vilciena apkalpe, pusautomātiski (t. i., pasažieris nospiež pogu) vai automātiski.
14. Durvju vadības ierīce atrodas vai nu pie durvju vērtnes, vai uz tās.

15. Viduspunkts ārdurvju atvēršanas vadības ierīcei, ko izmanto no perona, uz visiem tiem peroniem, kam vilciens paredzēts, atrodas ne zemāk kā 800 mm un ne augstāk kā 1 200 mm, mērot vertikāli virs peroniem. Ja vilciens ir paredzēts vienam perona augstumam, ārdurvju atvēršanas vadības ierīces centrs, mērot vertikāli, atrodas ne zemāk kā 800 mm un ne augstāk kā 1 100 mm virs attiecīgā perona augstuma.
16. Viduspunkts ārdurvju atvēršanas vadības ierīcei, ko izmanto no vilciena iekšienes, atrodas ne zemāk kā 800 mm un ne augstāk kā 1 100 mm, mērot vertikāli virs vagona grīdas līmeņa.

#### 4.2.2.3.3. Iekšdurvis

1. Automātiskajām un pusautomātiskajām iekšdurvīm ir ierīces, kas neļauj iesprotot pasažierus durvju vēršanas laikā.
2. To iekšdurvju izmantojamais platums, pa kurām var iebraukt personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, ir vismaz 800 mm.
3. Spēks, kas izmantojams, lai atvērtu vai aizvērtu manuāli veramas durvis, nepārsniedz 60 N.
4. Iekšdurvju vadības ierīces viduspunkts atrodas ne zemāk kā 800 mm un ne augstāk kā 1 100 mm, mērot vertikāli virs vagona grīdas līmeņa.
5. Automātiskas vagonus savienošas durvis darbojas vai nu sinhroni kā pāris, vai otras durvis automātiski fiksē personas virzību uz tām un atveras.
6. Ja vairāk nekā 75 % no durvju virsmas ir no caurspīdīga materiāla, tās skaidri marķē ar vizuālām norādēm.

#### 4.2.2.4. Apgaismojums

1. Vidējā apgaismojuma minimālās vērtības pasažieru zonās atbilst A papildinājuma 6. punktā norādītās specifikācijas 4.1.2. punktam. Attiecībā uz atbilstību šai SITS nepiemēro prasības par šo vērtību vienādību.

#### 4.2.2.5. Tualetes

1. Ja vilcienā ir ierīkotas tualetes, no ratiņkrēsla vietas ir pieejama universālā tualete.
2. Standarta tualete atbilst 5.3.2.2. un 5.3.2.3. punkta prasībām.
3. Universālā tualete atbilst 5.3.2.2. un 5.3.2.4. punkta prasībām.
4. Ja vilcienā ir ierīkotas tualetes, ir pieejama arī vieta bērnu pārtīšanai. Ja atsevišķa vieta bērnu apkopšanai nav paredzēta vai ja ir paredzēta atsevišķa vieta bērnu apkopšanai, taču tā nav pieejama personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, galdiņu ierīko universālajās tualetēs. Tas atbilst 5.3.2.5. punkta prasībām.

#### 4.2.2.6. Bezšķēršļu joslas

1. Sākot no vagona ieejas, ir šādas bezšķēršļu joslas daļas:
  - cauri vagoniem atbilstīgi J papildinājuma J1. attēlam,
  - starp viena vilciena sastāva savienotajiem vagoniem atbilstīgi J papildinājuma J2.attēlam,
  - uz un no durvīm, kas pieejamas ar ratiņkrēslu, ratiņkrēslu vietām un ar ratiņkrēslu pieejamām vietām, tostarp guļamvietām un universālām tualetēm, ja tādas pieejamas, atbilstīgi J papildinājuma J3. attēlam.
2. Minimālā augstuma prasība nav jāpārbauda:
  - nevienā divstāvu vagona zonā,
  - vienstāvu vagonu pārejās starp vagoniem un durvju zonās.

Šajās zonās ir pieļaujams samazināts gabarītaugstums saistībā ar konstrukcijas ierobežojumiem (sliēžu ceļa platums, fiziskā platība).

3. Nodrošina apgriešanās laukumu, kura minimālais diametrs ir 1 500 mm, blakus ratiņkrēsliem un citās vietās, kurās ar ratiņkrēsliem paredzēts pagriezties 180° leņķī. Ratiņkrēsliem jābūt daļa no apgriešanās laukuma.
4. Ja personai, kas pārvietojas ratiņkrēsliem, jābūt virzienam, bezšķēršļu joslas platums abos gaitenēs atbilst K papildinājuma K1. tabulai.

#### 4.2.2.7. Informācija klientiem

##### 4.2.2.7.1. Vispārīgi noteikumi

1. Sniedz šādu informāciju:
  - drošības informācija un drošības instrukcijas,
  - akustiskas drošības instrukcijas savienojumā ar redzamiem signāliem ārkārtas gadījumā,
  - brīdinājuma, aizlieguma un obligātu darbību zīmes,
  - informācija par vilciena maršrutu, tostarp informācija par kavēšanos un neplānotu apstāšanos,
  - informācija par vilcienā esošo labierīcību atrašanās vietu.
2. Vizuālā informācija izceļas uz tās fona.
3. Tekstos izmantotais burtveidols ir viegli salasāms.
4. Ar cipariem norādītā informācija par laiku ir 24 stundu sistēmā.

##### 4.2.2.7.2. Virziena norādes, piktogrammas un reljefa informācija

1. Visām drošības, brīdinājuma, obligātu darbību un aizlieguma zīmēm ir piktogrammas, un tās izgatavo atbilstīgi A papildinājuma 7. punktā minētajām specifikācijām.
2. Kopā ar virziena bultiņu vienuviet blakus nevar būt vairāk par piecām vienu virzienu norādošām piktogrammām.
3. Šādām īpašajām piktogrammām pievieno ratiņkrēsliem simbolu saskaņā ar N papildinājumu:
  - informācija par virzienu uz labierīcībām, kas pieejamas ar ratiņkrēsliem,
  - ar ratiņkrēsliem pieejamu durvju atrašanās vietas norāde vilciena ārpusē,
  - ratiņkrēsliem vietu norāde vilciena iekšienē,
  - universālo tualetu norāde.

Simbolus var kombinēt ar citiem simboliem (piemēram, vagona numurs, tualete u. c.).

4. Ja uzstādītas induktīvās cilpas, tās norāda ar piktogrammu, kas atbilst N papildinājumam.
5. Universālajās tualetēs, kurās ir uzstādīti virās iestiprināti roku balsti, izvieto piktogrammu, kurā roku balsts ir attēlots gan pielocītā, gan atlocītā stāvoklī.
6. Ja vagonā paredzēta sēdvietu rezervēšana, konkrētā vagona numuru vai to apzīmējošu burtu (kādi izmantoti rezervēšanas sistēmā) norāda ārpusē vai pie visām tā ieejas durvīm. Numuru vai burtu norāda ar rakstu zīmēm, kuru augstums nav mazāks par 70 mm, un tās ir redzamas, kad durvis ir atvērtas un aizvērtas.
7. Ja sēdvietas apzīmē ar numuriem vai burtiem, sēdvietas numuru vai burtu norāda uz katras sēdvietas vai tās tuvumā ar zīmēm, kuru augstums ir vismaz 12 mm. Šādi numuri un burti kontrastē ar fonu, uz kura tie norādīti.
8. Reljefas informācijas norādes uzstāda:
  - tualetēs un ar ratiņkrēsliem pieejamā guļamvietā – funkcionālai informācijai un ārkārtas izsaukuma ierīcei, ja nepieciešams,
  - ritošajā sastāvā – pasažieriem pieejamā durvju atvēršanas/aizvēršanas vadības ierīcēm un ārkārtas izsaukuma ierīcēm.



#### 4.2.2.7.3. Dinamiska vizuālā informācija

1. Galastaciju vai maršrutu norāda vilciena ārpusē, perona pusē vismaz vienu pasažieru durvju tuvumā vismaz pie katra otrā vilciena vagona.
2. Ja vilcienus ekspluatē sistēmā, kurā uz stacijas peroniem ik pēc 50 m vai mazāk tiek sniegta mainīga vizuālā informācija un maršruts vai galastacija tiek norādīta arī vilciena priekšgalā, nav obligāti sniegt informāciju uz vagonu sāniem.
3. Vilciena galastaciju vai maršrutu norāda katrā vagonā.
4. Nākamo vilciena pieturu norāda tā, ka to var izlasīt vismaz no 51 % pasažieru sēdvietu katra vagona iekšpusē, tostarp no 51 % priekšrocību sēdvietu un no visām ratiņkrēsļu vietām.
5. Šo informāciju attēlo vismaz divas minūtes pirms ierašanās attiecīgajā stacijā. Ja nākamā stacija ir tuvāk nekā divu minūšu plānota brauciena attālumā, nākamo staciju norāda uzreiz pēc izbraukšanas no iepriekšējās stacijas.
6. Prasība nodrošināt informāciju par galastaciju un nākamo pieturu tā, lai tā būtu redzama no 51 % pasažieru sēdvietu, neattiecas uz kupejvagoniem, ja kupejās ir maksimāli astoņas sēdvietas un tām piekļūst no blakus esoša gaitēņa. Tomēr šī informācija ir redzama personai, kas stāv gaitenī ārpus kupejas, un pasažierim, kas atrodas ratiņkrēsļa vietā.
7. Informāciju par nākamo pieturu var rādīt uz tā paša informācijas sniegšanas līdzekļa, uz kura rāda informāciju par galastaciju. Tomēr, tiklīdz vilciens apstāties, atkal tiek rādīta galastacija.
8. Ja sistēma ir automatizēta, jābūt iespējai apturēt vai labot nepatiesu vai maldinošu informāciju.
9. Iekšējie un ārējie displeji atbilst 5.3.2.7. punkta prasībām. Šajā punktā terminu "displejs" saprot kā jebkādu mainīgās informācijas sniegšanas līdzekli.

#### 4.2.2.7.4. Dinamiska akustiskā informācija

1. Vilcienu aprīko ar skaļruņu sakaru sistēmu, kuru mašīnists vai cits apkalpes loceklis, kuram ir konkrēta atbildība par pasažieriem, izmanto kārtējiem vai ārkārtas paziņojumiem.
2. Skaļruņu sakaru sistēmu var darbināt manuāli, automātiski vai kā iepriekš programmētu sistēmu. Ja skaļruņu sakaru sistēma ir automatizēta, jābūt iespējai apturēt vai labot nepatiesu vai maldinošu informāciju.
3. Skaļruņu sakaru sistēmu iespējams izmantot, lai paziņotu galastaciju un nākamo vilciena pieturu katrā pieturā, vai izbraucot no katras pieturas.
4. Skaļruņu sakaru sistēmu iespējams izmantot, lai paziņotu par nākamo vilciena pieturu vismaz divas minūtes pirms vilciena ierašanās šajā pieturā. Ja nākamā stacija ir tuvāk nekā divu minūšu plānotā brauciena attālumā, nākamo staciju paziņo uzreiz pēc izbraukšanas no iepriekšējās stacijas.
5. Mutiskā informācija saskaņā ar A papildinājuma 5. punktā norādīto specifikāciju sniedzama vismaz 0,45 skaļumā pēc STI-PA indeksa. Skaļruņu sakaru sistēma atbilst šai prasībai visās sēdvietās un ratiņkrēsļu vietās.

#### 4.2.2.8. Augstuma izmaiņas

1. Iekšējo pakāpienu (izņemot tos, kas paredzēti piekļuvei no ārpuses) maksimālais augstums ir 200 mm, un minimālais dziļums – 280 mm, mērot no kāpņu viduslīnijas. Divstāvu vilcieniem šo vērtību ir atļauts samazināt līdz 270 mm kāpnēm, kas ved uz augšējo stāvu un apakšējo stāvu.
2. Vismaz pirmo un pēdējo pakāpienu atzīmē ar kontrastējošu joslu, kuras dziļums ir 45–55 mm un kura nokļāj pakāpienus visā platumā pa pakāpiena aizsargapkaluma priekšējo un augšējo virsmu.
3. Kāpnes, kurām ir vairāk nekā trīs pakāpieni, aprīko ar margām abās pusēs un divos līmeņos. Augstākās margas izvietojumā 850–1 000 mm virs grīdas līmeņa. Zemākās margas izvietojumā 500–750 mm virs grīdas līmeņa.

4. Kāpnēm, kurām ir viens, divi vai trīs pakāpieni, abās pusēs ierīko vismaz vienas margas vai citu elementu, kuru var izmantot personiskās stabilitātes nodrošināšanai.
5. Margas atbilst 4.2.2.9. punkta noteikumiem.
6. Nav pieļaujami pakāpieni starp tādu ārdurvju tamburu, kas pieejamas ar ratiņkrēslu, vietu ratiņkrēsliem, universālo guļamvagonu un universālo tualeti, izņemot durvju sliekšni, kura augstums nepārsniedz 15 mm, vai izņemot gadījumu, ja pakāpiena pārvarēšanai ir paredzēts pacelājs. Pacelājs atbilst 5.3.2.10. punkta prasībām.
7. Uzbrauktuves ritošajā sastāvā nedrīkst pārsniegt šādas maksimālā slīpuma vērtības.

## 6. tabula

**Maksimālais uzbrauktuves slīpums ritošajā sastāvā**

Uzbrauktuves garums	Maksimālais slīpums (grādos)	Maksimālais slīpums (%)
Ceļi starp tādu ārdurvju tamburu, kas pieejamas ar ratiņkrēslu, vietu ratiņkrēsliem, ar ratiņkrēslu pieejamu guļamvietu un universālo tualeti		
Līdz 840 mm vienkāršā vagonos	6,84	12
Līdz 840 mm divstāvu vagonos	8,5	15
> 840 mm	3,58	6,25
Citas vietas vilcienā		
> 1 000 mm	6,84	12
600–1 000 mm	8,5	15
Mazāk nekā 600 mm	10,2	18
<i>Piezīme.</i> Šie slīpumi mērāmi, kad vagoni stāv uz taisna un līdzena sliekšņa ceļa.		

## 4.2.2.9. Margas, roku balsti, atbalsta stieņi

1. Visas margas, roku balsti, atbalsta stieņi, ko ierīko vagonā, šķērsgrīzumā ir apaļi ar ārējo diametru no 30–40 mm un ar 45 mm minimālo brīvo attālumu līdz jebkurai blakusesošai virsmai, izņemot to montāžas elementus.
2. Ja margas, roku balsti, atbalsta stieņi ir izliekti, izliekuma iekšējās virsmas rādiuss ir vismaz 50 mm.
3. Visas margas, roku balsti, atbalsta stieņi kontrastē ar to fonu.
4. Ārdurvīm abās pusēs ir atbalsta stieņi, kas nostiprināti iekšpusē pēc iespējas tuvāk vagona ārsienai. Attiecībā uz vienu durvju pusi var izdarīt izņēmumu, ja tās ir aprīkotas ar tādu ierīci kā iebūvētu pacelāju.
5. Šie atbalsta stieņi ir:
  - vertikāli atbalsta stieņi, kas sniedzas no 700 mm līdz 1 200 mm virs ārdurvju pirmā pakāpiena sliekšņa,
  - papildu atbalsta stieņi 800–900 mm augstumā virs pirmā izmantojamā pakāpiena un paralēli pakāpiena aizsargapkaluma līnijai pie durvīm, kurām ir vairāk nekā divi ieejas pakāpieni.
6. Ja pārejas bezšķēršļu josla ir šaurāka nekā 1 000 mm un garāka nekā 2 000 mm atbalsta stieņus vai turekļus pasažieru lietošanai paredzētajās vagonos savienojosajās ejās piestiprina šajās ejās vai to tuvumā.

7. Ja pārejas bezšķēršļu josla ir 1 000 mm vai platāka, atbalsta stieņus vai turekļus piestiprina pārejā.

#### 4.2.2.10. Ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta

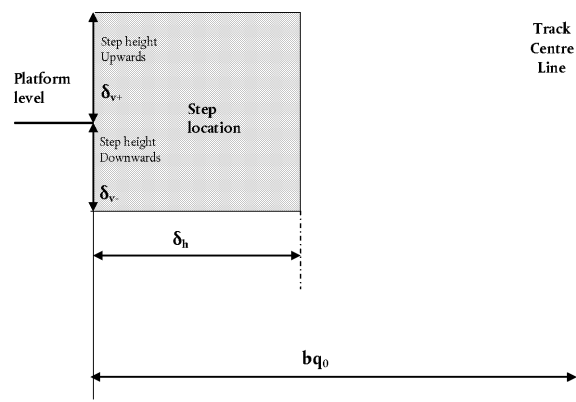
1. Ja vilcienā ir pasažieriem paredzētas guļamvietas, tajā jābūt vagonam, kurā ir vismaz viena ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta.
2. Ja vilcienā ir vairāk nekā viens vagoni ar guļamvietām pasažieriem, tajā jābūt vismaz divām ar ratiņkrēslu pieejamām guļamvietām.
3. Ja vilcienā ir ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta, attiecīgā vagona ārpusē uz durvīm un uz guļamvietas, kas pieejama ar ratiņkrēslu, durvīm pievieno zīmi atbilstīgi N papildinājumam.
4. Ar ratiņkrēslu pieejamas guļamvietas iekšējā izkārtojumā vērā ņem 4.2.2.6. punkta prasības saistībā ar personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, kustību brīvību guļamvietā.
5. Guļamvietā uzstāda ne mazāk kā divas ārkārtas izsaukuma ierīces, kuras iedarbinot, tiek nosūtīts signāls personai, kas var atbilstīgi rīkoties; tām nav jābūt sakaru ierīcēm.
6. Saskaņā ar ārkārtas izsaukuma ierīcēm atbilst 5.3.2.6. punkta noteikumiem.
7. Vienu ārkārtas izsaukuma ierīci novieto ne augstāk kā 450 mm virs grīdas, mērot vertikāli no grīdas virsmas līdz vadības ierīces centram. To novieto tā, lai persona, guļot uz grīdas, varētu aizsniegt vadības ierīci.
8. Otru ārkārtas izsaukuma ierīci uzstāda ne zemāk par 600 mm un ne augstāk par 800 mm virs grīdas, mērot vertikāli līdz vadības ierīces centram.
9. Šīs divas ārkārtas izsaukuma ierīces izvietojas uz dažādām guļamvietas vertikālajām virsmām.
10. Ārkārtas izsaukuma ierīces atšķiras no jebkurām citām vadības ierīcēm guļamvietā, to krāsa atšķiras no pārējo vadības ierīču krāsas, un tās izceļas uz apkārtējā fona.

#### 4.2.2.11. Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā

##### 4.2.2.11.1. Vispārīgās prasības

1. Jāparāda, ka punkts, kurš atrodas katru pasažieru durvju iekāpšanas pakāpiena priekšpusē centrā abās tāda vagona pusēs, kas ekspluatācijas kārtībā ar jauniem riteņiem stāv centrāli uz sliedēm, atrodas tās virsmas iekšpusē, kuru 1. attēlā apzīmē kā "pakāpiena atrašanās vietu".

1. attēls



2.  $bq_0$ ,  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības ir atkarīgas no tā perona veida, pie kura ritošajam sastāvam paredzēts apstāties. Tās ir šādas:
- $bq_0$  aprēķina, pamatojoties uz sliežu ceļa platumu, kādā vilcienu paredzēts ekspluatēt, saskaņā A papildinājuma 8. punktā norādīto specifikāciju. Sliežu ceļa platums ir definēts INF SITS 4.2.3.1. punktā,
  - $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības ir noteiktas 7.–9. tabulā.

**7. tabula visiem ritošā sastāva veidiem, kam normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie 550 mm augstiem peroniem:**

7. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības 550 mm augstam peronam**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	200	230	160
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m	290	230	160

**8. tabula visiem ritošā sastāva veidiem, kam normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie 760 mm augstiem peroniem:**

8. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības 760 mm augstam peronam**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	200	230	160
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m	290	230	160

**9. tabula visiem ritošā sastāva veidiem, kuriem normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties gan pie 760 mm augstiem peroniem, gan pie 550 mm augstiem peroniem un kuriem ir divi vai vairāki pakāpieni iekāpšanai.**

Vienam pakāpienam piemēro 7. tabulā norādītās vērtības un nākamajam pakāpienam virzienā uz vagona iekšpusi piemēro šādas vērtības, pamatojoties uz nominālo perona augstumu 760 mm.

9. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības otrajam pakāpienam 760 mm augsta perona gadījumā**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	380	230	160
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m	470	230	160

3. LOC&PAS SITS 4.2.12. punktā prasītajā tehniskajā dokumentācijā ietver informāciju par teorētiskā perona augstumu un nobīdi, kas veido 230 mm vertikālu atstarpi ( $\delta_{v+}$ ) un 200 mm horizontālu atstarpi ( $\delta_h$ ) no punkta, kurš atrodas ritošā sastāva zemākā pakāpiena priekšpusē centrā uz taisna, līdzena sliežu ceļa.

#### 4.2.2.11.2. Iekāpšanas/izkāpšanas pakāpieni

1. Visi pakāpieni, kas paredzēti iekāpšanai un izkāpšanai, ir nodrošināti pret slīdēšanu, un to izmantojamās brīvās virsmas platums sakrīt ar durvju platumu.
2. Iekšējo pakāpienu, kas paredzēti piekļuvei no ārpuses, minimālais dziļums ir 240 mm starp pakāpienu vertikālajām malām, un maksimālais augstums – 200 mm. Katra pakāpiena augstumu var palielināt maksimāli līdz 230 mm, ja nepieciešamo pakāpienu skaitu tādējādi ir iespējams samazināt par vienu pakāpienu.
3. Visu pakāpienu augstums ir vienāds.
4. Vismaz pirmo un pēdējo pakāpienu atzīmē ar kontrastējošu joslu, kuras dziļums ir 45–55 mm un kura noklāj vismaz 80 % no pakāpienu aizsargapkaluma augšējās virsmas platuma. Līdzīga josla norāda priekšējo virsmu pēdējam pakāpienam, iekāpjot vagonā.
5. Fiksēta vai paceļama piekļuvei paredzēta ārēja pakāpiena maksimālais augstums ir 230 mm starp pakāpieniem, un minimālais dziļums – 150 mm.
6. Ja vagona ir aprīkots ar pakāpiena plāksni, kura ir durvju sliekšņa pagarinājums ārpus vagona, un starp pakāpiena plāksni un vagona grīdu nav līmeņa starpības, to neuzskata par pakāpienu šīs specifikācijas izpratnē. Ir pieļaujams arī minimāls augstuma samazinājums (maksimāli 60 mm) starp grīdas virsmu pie durvju sliekšņa un vagona ārpusē, ko izmanto durvju vēršanai un noslēgšanai, un to neuzskata par pakāpienu.
7. Vagona tamburs sasniedzams maksimāli ar četriem pakāpieniem, no kuriem viens var atrasties ārpusē.
8. Ritošajam sastāvam, kam normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie esošiem peroniem, kuri zemāki nekā 380 mm, un kura durvis pasažieru iekāpšanai ir virs ratiņiem, nav jāatbilst 2. un 5. punkta prasībām, ja var parādīt, ka tādējādi tiek panākts vienmērīgāks pakāpienu augstuma sadalījums.

#### 4.2.2.12. Iekāpšanas palīglīdzekļi

1. Izveido drošu uzglabāšanas sistēmu, lai nodrošinātu, ka iekāpšanas palīglīdzekļi, tostarp pārvietojamās uzbrauktuves, netraucē pasažieru ratiņkrēsliem vai kustības palīglīdzekļiem un nerada apdraudējumu pasažieriem pēkšņas apstāšanās gadījumā.
2. Saskaņā ar 4.4.3. punktā norādītajiem noteikumiem ritošajā sastāvā var atrasties šādi iekāpšanas palīglīdzekļu veidi.

##### 4.2.2.12.1. Pārvietojams pakāpiens un savienojošā platforma

1. Pārvietojams pakāpiens ir vagonā ierīkota ievēlējama ierīce, kas ir zemāka nekā durvju sliekšņa līmenis, pilnībā automātiska un darbināma savienojumā ar durvju atvēršanu/aizvēršanu.
2. Savienojošā platforma ir vagonā ierīkota ievēlējama ierīce, kas ir maksimāli tuvu durvju sliekšņa līmenim, pilnībā automātiska un darbināma savienojumā ar durvju atvēršanu/aizvēršanu.
3. Ja pārvietojamais pakāpiens vai savienojošā platforma izvirzās ārpus atļautajiem gabarītiem, vilcienam jābūt nekustīgam, kamēr pakāpiens vai platforma ir izvirzīti.
4. Pārvietojamā pakāpiena vai savienojošās platformas izvirzīšanai jābūt pabeigtai, pirms durvju atvērums ļauj pasažieriem tos šķērsot, un pretēji, pakāpiena vai platformas ievilkšana drīkst sākties tikai tad, kad durvju atvērums vairs neļauj pasažieriem tos šķērsot.
5. Pārvietojamie pakāpieni un savienojošās platformas atbilst 5.3.2.8. punkta prasībām.

##### 4.2.2.12.2. Vagona uzbrauktuve

1. Vagona uzbrauktuve ir ierīce, kas novietota starp vagona durvju sliekšni un peronu. Tā var būt manuāla, pusautomātiska vai automātiska.
2. Vagona uzbrauktuves atbilst 5.3.2.9. punkta prasībām.

## 4.2.2.12.3. Iebūvēts pacēlājs

1. Iebūvēts pacēlājs ir ierīce, kas iebūvēta vagona durvju ejā un kas spēj pārvarēt maksimālo līmeņa starpību starp vagona grīdu un stacijas peronu, pie kura to izmanto.
2. Kad pacēlājs ir uzglabāšanas pozīcijā, minimālais izmantojamais durvju platums atbilst 4.2.2.3.2. punktam.
3. Iebūvēti pacēlāji atbilst 5.3.2.10. punkta prasībām.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**4.3.1. *Saskarnes ar infrastruktūras apakšsistēmu*

10. tabula

**Saskarne ar infrastruktūras apakšsistēmu**

Saskarne ar infrastruktūras apakšsistēmu			
PRM SITS		INF SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā	4.2.2.11.	Peroni	4.2.9.
Īpaši gadījumi saistībā ar pakāpienu novietojumu iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā	7.3.2.6.	Īpaši gadījumi saistībā ar peroniem	7.7.

4.3.2. *Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu*

11. tabula

**Saskarne ar ritošā sastāva apakšsistēmu**

Saskarne ar ritošā sastāva apakšsistēmu			
PRM SITS		LOC&PAS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Ritošā sastāva apakšsistēma	4.2.2.	Pasažieriem paredzētais aprīkojums	4.2.5.

4.3.3. *Saskarnes ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu*

12. tabula

**Saskarne ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu**

Saskarne ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu			
PRM SITS		TAP SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Stacijas pieejamība Palīdzība iekāpt vilcienā un izkāpt no tā	4.4.1.	Tādas informācijas apstrāde, kas attiecas uz personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu un palīdzību šīm personām	4.2.6.

Saskarne ar pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmu			
PRM SITS		TAP SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Palīdzība iekāpt vilcienā un izkāpt no tā	4.4.2.	Tādas informācijas apstrāde, kas attiecas uz personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu un palīdzību šīm personām	4.2.6.
Pieejamība un rezervēšana	4.4.2.	Ar vietu pieejamību/rezervēšanu saistītās informācijas apstrāde	4.2.9.
Vizuālā informācija	4.2.1.10.	Stacijā sniedzamās informācijas apstrāde	4.2.12.
Mutiskā informācija	4.2.1.11.	Stacijā sniedzamās informācijas apstrāde	4.2.12.
Informācija klientiem	4.2.2.7.	Vilcienā sniedzamās informācijas apstrāde	4.2.13.

#### 4.4. Eksploatācijas noteikumi

Šādi eksploatācijas noteikumi neietilpst apakšsistēmu novērtēšanā.

Šajā SITS nav precizēti eksploatācijas noteikumi evakuācijai bīstamu situāciju gadījumā, tikai attiecīgās tehniskās prasības. Infrastruktūras un ritošā sastāva tehnisko prasību mērķis ir sekmēt visu personu, tostarp personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, evakuāciju.

##### 4.4.1. *Infrastruktūras apakšsistēma*

Nemot vērā 3. iedaļas pamatprasības, infrastruktūras apakšsistēmas eksploatācijas noteikumi attiecībā uz pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir šādi.

##### — Vispārīgi noteikumi

Infrastruktūras pārvaldītājam vai stacijas apsaimniekotājam ir rakstveida politika, lai nodrošinātu, ka visas personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var piekļūt pasažieru infrastruktūrai jebkurā brīdī darba laikā saskaņā ar šīs SITS tehniskajām prasībām. Turklāt šāda politika ir savietojama attiecīgi ar jebkuru tāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma politiku, kas var vēlēties izmantot tehniskās iekārtas (sk. 4.4.2. punktu). Politiku īsteno, sniedzot atbilstošu informāciju personālam, nodrošinot procedūras un apmācības. Infrastruktūras politikā iekļauj eksploatācijas noteikumus vismaz šādām situācijām.

##### — Stacijas pieejamība

Eksploatācijas noteikumi nodrošina, lai būtu pieejama informācija par visu staciju pieejamības līmeni.

##### — Stacijas bez personāla – biļešu iegāde vājredzīgiem pasažieriem

Eksploatācijas noteikumi rakstiskā formā tiek īstenoti attiecībā uz stacijām bez personāla, kurās biļetes iegādājas tirdzniecības automātos (sk. 4.2.1.8. punktu). Šādos gadījumos vienmēr ir jābūt alternatīviem biļešu iegādes veidiem, kurus var izmantot vājredzīgi pasažieri (piemēram, iespēja iegādāties biļeti vai nu vilcienā, vai galastacijā).

##### — Biļešu iegādes kontrole – turniketi

Ja biļešu iegādes kontrolei tiek izmantoti turniketi, īsteno eksploatācijas noteikumus, ar ko personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām piedāvā paralēlu piekļuvi caur šādiem kontroles punktiem. Šo īpašo piekļuvi var izmantot personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, un to var kontrolēt vai nu personāls, vai automātiski.

— Peronu apgaismojums

Apgaismojumu uz peroniem atļauts izslēgt, ja nav gaidāms neviens vilciens.

— Vizuāla un mutiska informācija – atbildes panākšana

Ekspluatācijas noteikumus īsteno, lai panāktu atbildmi starp būtisku vizuālu un mutisku informāciju (sk. 4.2.1.10. un 4.2.1.11. punktu). Personāls, sniedzot paziņojumus, ievēro standarta procedūras, lai panāktu pilnīgu būtiskas informācijas atbildmi.

Reklāmu neapvieno ar informāciju par maršrutu.

*Piezīme.* Piemērojot šo punktu, vispārēja informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumiem netiek uzskatīta par reklāmu.

— Mutiskā pasažieru informācijas sistēma pēc pieprasījuma

Ja stacijā netiek sniegta mutiskā informācija, izmantojot skaļruņu sakaru sistēmu (sk. 4.2.1.11. punktu), ekspluatācijas noteikumus paredz alternatīvu informācijas sistēmu, ar ko pasažieri stacijā var iegūt to pašu informāciju dzirdami (piemēram, personāla sniegts vai automatizēts tālruņa informācijas pakalpojums).

— Perons – zona, kur izmanto palīglīdzekļus iekļūšanai ar ratiņkrēslu

Dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs vai stacijas apsaimniekotājs kopīgi nosaka vietu(-as) uz perona, kur šāda iekārta, visticamāk, tiks izmantota, ņemot vērā vilciena sastāva formēšanas variantus.

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, lai, ja iespējams, noteiktu vilcienu apstāšanās vietu atbilstīgi šīs (vai šo) darbības zonas(-u) atrašanās vietai.

— Manuāli un motorizēti palīglīdzekļi iekļūšanai ar ratiņkrēslu – drošība

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuros paredz to, kā stacijas personāls rīkojas ar iekāpšanas palīglīdzekļiem (sk. 4.2.1.14. punktu).

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuros paredz to, kā personāls izmanto pārvietojamo drošības barjeru, kas piestiprināta ratiņkrēslu pacelājiem (sk. 4.2.1.14. punktu).

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kas nodrošina to, ka personāls spēj droši rīkoties ar iekāpšanas uzbrauktuvēm, tās izvēršot, nostiprinot, paceļot, nolaižot un fiksējot uzglabāšanas pozīcijā (sk. 4.2.1.14. punktu).

— Palīdzība iekāpt vilcienā un izkāpt no tā

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kas nodrošina to, ka personāls apzinās, ka personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām var būt nepieciešama palīdzība, lai iekāptu vilcienā un izkāptu no tā, un ka personāls vajadzības gadījumā sniedz šādu palīdzību.

Noteikumi par palīdzības sniegšanu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām definēti Regulā (EK) Nr. 1371/2007 <sup>(1)</sup>.

— Uzraudzīta dzelzeļa pāreja

Ja ir atļautas uzraudzītas dzelzeļa pārejas, īsteno ekspluatācijas noteikumus, kas nodrošina to, ka personāls pie uzraudzītām dzelzeļa pārejām sniedz attiecīgu palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tostarp norādes, kad ir droši šķērsot sliežu ceļu.

#### 4.4.2. Ritošā sastāva apakšsistēma

Ņemot vērā 3. iedaļas pamatprasības, ritošā sastāva apakšsistēmas ekspluatācijas noteikumi attiecībā uz pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir šādi.

— Vispārīgi noteikumi

Dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumam ir rakstveida politika, lai nodrošinātu pasažieru ritošā sastāva pieejamību visos darbības laikos saskaņā ar šīs SITS tehniskajām prasībām. Turklāt šāda politika ir savietojama attiecīgi ar infrastruktūras pārvaldītāja vai stacijas apsaimniekotāja politiku (sk. 4.4.1. punktu).

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzeļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.).



Politiku īsteno, sniedzot atbilstošu informāciju personālam, nodrošinot procedūras un apmācības. Ritošā sastāva politikā ietver ekspluatācijas noteikumus vismaz šādām situācijām.

— Priekšrocību sēdvietu pieejamība un rezervēšana

Saistībā ar sēdvietām, kuras klasificē kā "priekšrocību" sēdvietas, ir divas iespējas: i) nerezervētas sēdvietas un ii) rezervētas sēdvietas (sk. 4.2.2.1.2. punktu). i) gadījumā ekspluatācijas noteikumi ir vērsti uz pārējiem pasažieriem (t. i., ir izvietotas zīmes) ar lūgumu nodrošināt, ka priekšroka tiek dota visām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, par kurām noteikts, ka tās tiesīgas izmantot šādas sēdvietas, un ka aizņemtās priekšrocību sēdvietas attiecīgi jāatbrīvo. ii) gadījumā ekspluatācijas noteikumus īsteno dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, lai nodrošinātu, ka biļešu iegādes rezervēšanas sistēma ir taisnīga attiecībā uz personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šādi noteikumi nodrošinās, ka priekšrocību sēdvietas sākotnēji, līdz konkrētam laikam pirms vilciena atiešanas ir pieejamas rezervēšanai tikai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Pēc tam priekšrocību sēdvietas ir pieejamas visiem pasažieriem, tostarp personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

— Suņu-pavadoņu pārvadāšana

Izstrādā ekspluatācijas noteikumus, lai nodrošinātu, ka no personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kurām līdzī ir suns-pavadonis, netiek iekasēta papildu samaksa.

— Ratiņkrēslu vietu pieejamība un to rezervēšana

Priekšrocību sēdvietu pieejamības un rezervēšanas noteikumi attiecas arī uz ratiņkrēslu vietām, uz kurām priekšrocība tiek dota vienīgi personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā. Turklāt ekspluatācijas noteikumos paredz i) nerezervētu vai ii) rezervētu sēdvietu pavadoņiem (kas nav PRM) ratiņkrēsla vietas tuvumā vai pretī tai.

— Universālo guļamvagonu pieejamība un to rezervēšana

Priekšrocību sēdvietu rezervēšanas noteikumi attiecas arī uz universālajiem guļamvagoniem (sk. 4.2.2.10. punktu). Tomēr ekspluatācijas noteikumos paredz, ka vietas universālajos guļamvagonos nedrīkst aizņemt bez rezervācijas (t. i., vienmēr nepieciešama iepriekšēja rezervēšana).

— Ārduvju aktivizēšana, ko veic vilciena apkalpe

Īsteno ekspluatācijas noteikumus attiecībā uz ārduvju aktivizēšanu, ko veic vilciena apkalpe, lai nodrošinātu visu pasažieru, tostarp personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, drošību (sk. 4.2.2.3.2. punktu).

— Ārkārtas izsaukuma ierīce ratiņkrēsla vietā, universālajās tualetēs vai ar ratiņkrēslu pieejamā guļamvietā

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, lai nodrošinātu pienācīgu vilciena apkalpes reakciju un darbību ārkārtas izsaukuma ierīces aktivizēšanas gadījumā (sk. 4.2.2.2., 4.2.2.5. un 4.2.2.10. punktu). Reakcija un darbība var atšķirties atbilstoši ārkārtas izsaukuma iemeslam.

— Akustiskas drošības instrukcijas ārkārtas gadījumā

Īsteno ekspluatācijas noteikumus attiecībā uz akustisko drošības instrukciju pārraidi pasažieriem ārkārtas gadījumā (sk. 4.2.2.7.4. punktu). Šie noteikumi ietver instrukciju un to pārraides veidu.

— Vizuālā un akustiskā informācija – reklāmas kontrole

Jābūt pieejamai informācijai par maršrutu vai tīklu, kurā vilcienu ekspluatē (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums lemj par veidu, kā sniegt šo informāciju).

Reklāmu neapvieno ar informāciju par maršrutu.

*Piezīme.* Piemērojot šo punktu, vispārēja informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumiem netiek uzskatīta par reklāmu.

— Automātiskās informācijas sistēmas – nepareizas vai maldinošas informācijas labošana manuāli

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, lai vilciena apkalpe pārbaudītu un varētu labot kļūdainu automātisko informāciju (sk. 4.2.2.7. punktu).

- Noteikumi par galastacijas un nākamās pieturas paziņošanu

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, lai nodrošinātu, ka nākamo pieturu paziņo ne vēlāk kā divas minūtes pirms vilciena pienākšanas stacijā (sk. 4.2.2.7. punktu).

- Noteikumi par vilciena sastāva formēšanu, lai palīglīdzekļus iekļūšanai ar ratiņkrēslu varētu izmantot saskaņā ar peronu plānojumu

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, ņemot vērā vilciena sastāva formēšanas variantus, lai varētu noteikt palīglīdzekļu iekļūšanai ar ratiņkrēslu drošas ekspluatācijas zonas attiecībā uz vilcienu apstāšanās vietām.

- Manuāli un motorizēti palīglīdzekļi iekļūšanai ar ratiņkrēslu – drošība

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuros paredz to, kā vilciena apkalpe un stacijas personāls rīkojas ar iekāpšanas palīglīdzekļiem. Manuālu ierīču gadījumā procedūras nodrošina, ka personālam jāizmanto minimāla fiziskā piepūle. Motorizētu ierīču gadījumā procedūras nodrošina, ka ekspluatācija netiek pārtraukta elektroenerģijas padeves pārtraukšanas gadījumā. Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuros paredz to, kā vilciena apkalpe vai stacijas personāls izmanto pārvietojamo drošības barjeru, kas piespīrināta ratiņkrēslu pacēlājiem.

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kas nodrošina to, ka vilciena apkalpe un stacijas personāls spēj droši rīkoties ar iekāpšanas uzbrauktuvēm, tās izvēršot, nostiprinot, paceļot, nolaižot un fiksējot uzglabāšanas pozīcijā.

- Palīdzība iekāpt vilcienā un izkāpt no tā

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kas nodrošina to, ka personāls apzinās, ka personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām var būt nepieciešama palīdzība, lai iekāptu vilcienā un izkāptu no tā, un ka personāls vajadzības gadījumā sniedz šādu palīdzību.

Noteikumi par palīdzības sniegšanu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām definēti Regulā (EK) Nr. 1371/2007.

Perons – zona, kur izmanto palīglīdzekļus iekļūšanai ar ratiņkrēslu

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs vai stacijas apsaimniekotājs kopīgi nosaka vietu uz perona, kurā šāda iekārta, visticamāk, tiks izmantota, un parāda tās derīgumu. Šai vietai jābūt savietojamai ar esošiem peroniem, pie kuriem vilciens, visticamāk, apstāsies.

Iepriekšminētā rezultātā vilciena apstāšanās vieta dažos gadījumos jāpielāgo, lai atbilstu šai prasībai.

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, ņemot vērā vilciena sastāva formēšanas variantus (sk. 4.2.1.12. punktu), lai vilcienu apstāšanās vietu varētu noteikt, ievērojot iekāpšanas palīglīdzekļu darbības zonas.

- Ārkārtas metode pārvietojamo pakāpienu izmantošanai

Īsteno ekspluatācijas noteikumus savienojošās platformas nofiksēšanai uzglabāšanas pozīcijā ārkārtas gadījumā vai izmantošanai elektroenerģijas padeves pārtraukšanas gadījumā.

- Vilciena formēšanas kombinācijas no šai SITS atbilstoša un neatbilstoša ritošā sastāva

Formējot vilcienu, kurā ir gan šai SITS atbilstošs, gan neatbilstošs ritošais sastāvs, īsteno ekspluatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka vilcienā ir vismaz divas ratiņkrēslu vietas, kas atbilst šai SITS. Ja vilcienā ir pieejamas tualetes, nodrošina, ka personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā, ir pieejama universālā tualete.

Ja tiek formētas šādas ritošā sastāva kombinācijas, ievieš procedūras, lai nodrošinātu vizuālu un akustisku informāciju par maršrutu visos vagonos.

Ir pieņemami, ka mainīgās informācijas sistēmu un ratiņkrēslu vietu/universālo tualetu/ar ratiņkrēslu pieejamu guļamvietu ārkārtas izsaukuma ierīču funkcionalitāte, darbojoties šādos formējumos, var nebūt pilnīga.

— Vilcienu formēšana no atsevišķiem šai SITS atbilstošiem vagoniem

Ja vagoni, kuri atsevišķi novērtēti saskaņā ar 6.2.7. punktu, tiek formēti vilcienā, ievieš ekspluatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka viss vilciens atbilst šīs SITS 4.2. punktam.

#### 4.4.3. *Iekāpšanas palīglīdzekļu nodrošināšana un palīdzības sniegšana*

Infrastrukturās pārvaldītājs vai stacijas apsaimniekotājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vienojas par iekāpšanas palīglīdzekļu nodrošināšanu un pārzināšanu, kā arī par palīdzības sniegšanu un alternatīviem pārvadājumiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1371/2007, lai noteiktu, kura puse ir atbildīga par iekāpšanas palīglīdzekļu izmantošanu un alternatīvo pārvadājumu veikšanu. Infrastrukturās pārvaldītājs (vai stacijas apsaimniekotājs(-i)) un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka saskaņotais pienākumu sadalījums ir vispiemērotākais vispārējais risinājums.

Šādās vienošanās nosaka:

- stacijas peronus, uz kuriem infrastruktūras pārvaldītājam vai stacijas apsaimniekotājam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzekļa darbība, un ritošo sastāvu, kam to izmantos,
- stacijas peronus, uz kuriem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzekļa darbība, un ritošo sastāvu, kam to izmantos,
- ritošo sastāvu, kuram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzeklis un tā darbība, un stacijas peronus, kur to izmantos,
- ritošo sastāvu, kuram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzeklis un infrastruktūras pārvaldītājam vai stacijas apsaimniekotājam jānodrošina tā darbība, un stacijas peronus, kur to izmantos,
- alternatīvu pārvadājumu veikšanas nosacījumus, ja:
  - peronu nevar sasniegt pa bezšķēršļu ceļu vai
  - nevar nodrošināt palīdzību, lai izmantotu iekāpšanas palīglīdzekli starp peronu un ritošo sastāvu.

#### 4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

##### 4.5.1. *Infrastrukturās apakšsistēma*

Infrastrukturās pārvaldītājam vai stacijas apsaimniekotājam ir procedūras, kurās iekļauta alternatīvas palīdzības sniegšana personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām šīm personām paredzētā aprīkojuma tehniskās apkopes, nomaiņas vai remonta laikā.

##### 4.5.2. *Ritošā sastāva apakšsistēma*

Ja aprīkojums, kas paredzēts personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tiek bojāts (tas ietver arī reljefas zīmes), dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina procedūras aprīkojuma remontam vai aizstāšanai sešu darbdienu laikā no brīža, kad bojājums konstatēts.

#### 4.6. **Profesionālā kvalifikācija**

Infrastrukturās vai ritošā sastāva apakšsistēmu ekspluatācijai un tehniskajai apkopei nepieciešamā personāla profesionālā kvalifikācija saskaņā ar tehnisko jomu, kā definēts 1.1. punktā, un saskaņā ar 4.4. punktu, kurā uzskaitīti ekspluatācijas noteikumi, uz ko attiecas šī SITS, ir šāda.

Vilcienu pavadoņiem un personālam, kas sniedz pakalpojumus un palīdzību pasažieriem stacijās un pārdod biļetes, nodrošina profesionālo apmācību, kurā ietver jautājumus, kas veicina izpratni par invaliditāti un līdztiesību, tostarp par īpašām vajadzībām, kādas ir visām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Par infrastruktūras vai ritošā sastāva tehnisko apkopi un ekspluatāciju atbildīgo inženieru un vadītāju profesionālajā apmācībā ietver jautājumus, kas veicina izpratni par invaliditāti un līdztiesību, tostarp par īpašām vajadzībām, kādas ir visām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

#### 4.7. Drošības un veselības aizsardzības nosacījumi

Šīs SITS darbības jomā nav paredzētas ne īpašas prasības attiecībā uz drošības un veselības aizsardzības nosacījumiem, kas jāievēro personālam infrastruktūras vai ritošā sastāva apakšsistēmas ekspluatācijā, ne attiecībā uz SITS īstenošanu.

#### 4.8. Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistri

##### 4.8.1. *Infrastruktūras reģistrs*

Infrastruktūras raksturlielumi, kas jāreģistrē “dzelzceļa infrastruktūras reģistrā”, ir uzskaitīti Komisijas Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES <sup>(1)</sup>.

##### 4.8.2. *Ritošā sastāva reģistrs*

Ritošā sastāva raksturlielumi, kas jāreģistrē “Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrā”, ir uzskaitīti Komisijas Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES <sup>(2)</sup>.

#### 5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

##### 5.1. Definīcija

Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 2. panta f) punktu “savstarpējas izmantojamības komponenti” ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība. Jēdziens “komponents” aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru.

##### 5.2. Inovatīvi risinājumi

Kā norādīts šīs SITS 4.1. punktā, inovatīviem risinājumiem var būt nepieciešamas jaunas specifikācijas un/vai jaunas novērtēšanas metodes. Šīs specifikācijas un novērtēšanas metodes izstrādā saskaņā ar regulas 6. pantā aprakstīto procesu.

##### 5.3. Komponentu saraksts un raksturlielumi

Uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas Direktīvas 2008/57/EK attiecīgie noteikumi, un šie komponenti ir uzskaitīti turpmāk.

##### 5.3.1. *Infrastruktūra*

Šādi elementi uzskatāmi par infrastruktūras savstarpējas izmantojamības komponentiem.

##### 5.3.1.1. Displeji

1. Displeji ir atbilstošā izmērā, lai parādītu atsevišķus staciju nosaukumus vai paziņojumu vārdus. Katru stacijas nosaukumu vai paziņojuma vārdus rāda vismaz divas sekundes.
2. Ja izmanto displeju, kurā informāciju parāda skrejošas rindas veidā (horizontāli vai vertikāli), katru pilnu vārdu rāda vismaz divas sekundes, un horizontāli skrejošās rindas ātrums nepārsniedz sešas rakstzīmes sekundē.
3. Displejus konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot maksimālo redzamības attālumu, saskaņā ar šādu formulu:

lasīšanas attālumu milimetros dala ar 250 = fonta izmērs (piemēram, 10 000 mm/250 = 40 mm).

##### 5.3.1.2. Perona uzbrauktuves

1. Uzbrauktuves konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot lielāko vertikālo atstarpi, ko ar tām var pārvarēt maksimāli 18 % slīpumā.
2. Uz uzbrauktuves var izvietot ratiņkrēslu, kura raksturlielumi norādīti M papildinājumā.

<sup>(1)</sup> Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmums 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām (OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.).

<sup>(2)</sup> Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmums 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.).

3. Uzbrauktuves spēj noturēt vismaz 300 kg svaru, ja šāds svars novietots ierīces centrā un sadalīts 660 mm × 660 mm laukumā.
4. Ja uzbrauktuve ir darbināma ar elektroenerģiju, tā konstruēta, paredzot manuālās darbināšanas metodi elektroenerģijas padeves pārtraukšanas gadījumā.
5. Uzbrauktuves virsma ir nodrošināta pret slidēšanu, un tās brīvais platums ir vismaz 760 mm.
6. Uzbrauktuvēm, kuru brīvais platums ir mazāks nekā 1 000 mm, abos sānos ir apmales, lai novērstu kustības palīg līdzekļu riteņu noslidēšanu.
7. Paaugstinājumiem uzbrauktuves abos galos ir slīpums, un tie nedrīkst būt augstāki par 20 mm. Tie ir atzīmēti ar kontrastējošām brīdinājuma joslām.
8. Uzbrauktuve ir aprīkota ar mehānismu, kas droši nostiprina uzbrauktuvi, lai tā neizkustētos brīdī, kad to izmanto iekļūšanai vilcienā vai izklūšanai no tā.
9. Uzbrauktuvei ir kontrastējoši marķējumi.

#### 5.3.1.3. Perona pacēlāji

1. Pacēlājus konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot lielāko vertikālo atstarpi, ko ar tiem var pārvarēt.
2. Uz pacēlājiem var izvietot ratiņkrēslu, kura raksturlielumi norādīti M papildinājumā.
3. Pacēlāji spēj noturēt vismaz 300 kg svaru, ja šāds svars novietots ierīces centrā un sadalīts 660 mm × 660 mm laukumā.
4. Pacēlāja platformas virsma ir nodrošināta pret slidēšanu.
5. Virsmas līmenī perona pacēlāja minimālais brīvais platums ir 800 mm un garums – 1 200 mm. Saskaņā ar M papildinājumu papildu garums 50 mm paredzēts kāju novietošanai vairāk nekā 100 mm augstumā virs pacēlāja platformas, ņemot vērā personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, atrašanos gan virzienā uz vagonu, gan virzienā uz peronu.
6. Savienojošās platformas, kas nosedz atstarpi starp pacēlāja platformu un vagona grīdu, minimālais platums ir 760 mm.
7. Jebkuras vadības ierīces (ja tāda ir), ar ko pacēlāju iedarbina, nolaiž līdz zemes līmenim, paceļ un nofiksē uzglabāšanas pozīcijā, darbības nodrošināšanai nepieciešams, lai operators nepārtraukti manuāli spiestu vadības pogu, nepieļaujot nepareizu pacēlāja darbību, kad uz pacēlāja platformas kāds atrodas.
8. Jānodrošina, lai elektroenerģijas padeves pārtraukšanas gadījumā pacēlāju, uz kura atrodas pasažieris, varētu nolaist līdz zemes līmenim, savukārt tukšu pacēlāju varētu pacelt un nofiksēt uzglabāšanas pozīcijā.
9. Neviena pacēlāja platformas daļa nedrīkst kustēties ar ātrumu, kas pārsniedz 150 mm sekundē, nolaižot un paceļot pasažieri, un 600 mm sekundē, platformu iedarbinot vai nofiksējot uzglabāšanas pozīcijā (izņemot, ja pacēlāju iedarbina vai nofiksē uzglabāšanas pozīcijā manuāli).
10. Maksimālais pacēlāja platformas horizontālais un vertikālais pātrinājums, kad uz tās atrodas pasažieris, ir 0,3 g.
11. Pacēlāja platforma ir aprīkota ar norobežojumu, lai novērstu ratiņkrēsla riteņu noripošanu no pacēlāja platformas tā darbības laikā.
12. Ar nolaižamu barjeru vai tamlīdzīgu konstrukciju ratiņkrēslu pasargā no noripošanas pāri malai, kas ir vistuvāk vagonam, līdz pacēlājs ir pilnīgi paceltā pozīcijā.
13. Katrā pacēlāja platformas malā, kura, platformai atrodoties paceltā pozīcijā, sniedzas ārpus vagona, ir vismaz 25 mm augsta barjera. Šādas barjeras netraucē iekļūšanu ejā vai izklūšanu no tās.
14. Iekraušanas malas barjerai (ārējai barjerai), kura darbojas kā iekraušanas uzbrauktuve, kad pacēlājs ir zemes līmenī, paceltā un noslēgtā stāvoklī ir jābūt pietiekamai, lai novērstu to, ka motorizēts ratiņkrēsls pārbrauc pāri šai barjerai vai notriec to, vai arī šīs prasības izpilde ir jānodrošina ar papildu sistēmu.
15. Pacēlājs ļauj personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā, atrasties gan virzienā uz vagonu, gan virzienā uz peronu.
16. Pacēlājam ir kontrastējoši marķējumi.

### 5.3.2. Ritošais sastāvs

Šādi elementi uzskatāmi par ritošā sastāva savstarpējas izmantojamības komponentiem.

#### 5.3.2.1. Saskarne ar durvju vadības ierīci

1. Durvju vadības ierīcei ir vizuāla norāde uz tās vai ap to, kad tā aktivizēta, un to darbina ar plaukstu, izmantotajam spēkam nepārsniedzot 15 N.
2. Tā ir identificējama ar tausti (piemēram, reljefi marķējumi); šāda identifikācija norāda izmantojuma veidu.

#### 5.3.2.2. Standarta un universālās tualetes: kopējie parametri

1. Jebkura durvju roktura, slēdzenes vai durvju vadības ierīces viduspunkts tualetes nodalījuma ārpusē vai iekšpusē atrodas 800–1 100 mm augstumā virs tualetes durvju sliekšņa.
2. Lai norādītu, ka durvis ir aizslēgtas, tualetes iekšpusē un ārpusē paredz vizuālu un reljefu (vai akustisku) norādi.
3. Visas durvju vadības ierīces un cits aprīkojums tualetes nodalījumā (izņemot bērnu pārtīšanas galdiņus un ārkārtas izsaukuma ierīces) ir izmantojams ar spēku, kas nepārsniedz 20 N.
4. Visas vadības ierīces, tostarp noskalošanas sistēma, ir kontrastējošā krāsā pret fona virsmu, un tās ir identificējamās ar tausti.
5. Izmantojot reljefas piktogrammas, sniedz skaidru, precīzu informāciju par ikvienas vadības ierīces izmantošanu.
6. Klozetpoda sēdriņķis un vāks, kā arī visi roku balsti kontrastē ar apkārtējo fonu.

#### 5.3.2.3. Standarta tualete

1. Standarta tualete nav konstruēta tā, lai tai varētu piekļūt personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā.
2. Minimālais izmantojamais durvju platums ir 500 mm.
3. Stacionārus vertikālus un/vai horizontālus roku balstus atbilstoši 4.2.2.9. punktam uzstāda blakus klozetpoda sēdriņķim un izlietnei.

#### 5.3.2.4. Universālā tualete

1. Universālā tualete ir tualete, kas konstruēta tā, lai to varētu izmantot visi pasažieri, tostarp visas personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
2. Universālās tualetes izmantojuma jomu nosaka tās novērtēšanā lietotā metode (A vai B saskaņā ar 6.1.3.1. punktu).
3. Tualetes ieejas durvju izmantojamais platums ir vismaz 800 mm. Ja durvis ir automātiskas vai pusautomātiskas, tās iespējams atvērt daļēji, lai ļautu personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, pavadonim iziet no tualetes moduļa un atgriezties tajā.
4. Durvju ārpusi norāda ar zīmi atbilstīgi N papildinājumam.
5. Tualetes nodalījumā ir pietiekami daudz vietas, lai tādu ratiņkrēslu, kā norādīts M papildinājumā, varētu pārvietot līdz pozīcijai, no kuras persona, kas sēž ratiņkrēslā, gan sāniski, gan pa diagonāli var pārsēsties uz klozetpoda sēdriņķa.
6. Klozetpoda sēdriņķa priekšā ir vismaz 700 mm liela brīva telpa, kurā vērā ņemts sēdriņķa profils.
7. Katrā klozetpoda sēdriņķa pusē paredz horizontālu roku balstu, kas atbilst 4.2.2.9. punkta prasībām un kas sniežas vismaz līdz klozetpoda sēdriņķa priekšmalai.
8. Roku balsts ar ratiņkrēslu pieejamajā pusē ir nostiprināts tā, lai persona, kas pārvietojas ratiņkrēslā, varētu netraucēti pārsēsties uz klozetpoda sēdriņķa un atpaļā no tā.

9. Uz leju nolaistā pozīcijā klozetpoda sēdriņķa virsma atrodas no 450 mm līdz 500 mm virs grīdas līmeņa.
10. Visas labierīcības ir viegli pieejamas personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā.
11. Tualetes kabīnē uzstāda ne mazāk kā divas ārkārtas izsaukuma ierīces, kuras iedarbinot, tiek nosūtīts signāls personai, kas var atbilstīgi rīkoties; tām nav jābūt sakaru ierīcēm.
12. Saskaņā ar ārkārtas izsaukuma ierīcēm atbilst 5.3.2.6. punkta noteikumiem.
13. Vienu ārkārtas izsaukuma ierīci novieto ne augstāk kā 450 mm virs grīdas, mērot vertikāli no grīdas virsmas līdz vadības ierīces centram. To novieto tā, lai persona, guļot uz grīdas, varētu aizsniegt vadības ierīci.
14. Otru ārkārtas izsaukuma ierīci uzstāda ne zemāk par 800 mm un ne augstāk par 1 100 mm virs grīdas, mērot vertikāli līdz vadības ierīces centram.
15. Abas šīs ārkārtas izsaukuma ierīces atrodas uz dažādām kabīnes vertikālām virsmām, lai tās varētu aizsniegt no dažādām pozīcijām.
16. Ārkārtas izsaukuma ierīces atšķiras no jebkurām citām vadības ierīcēm tualetē, tās ir citā krāsā nekā pārējās vadības ierīces un izceļas uz apkārtējā fona.
17. Ja paredzēts bērnu pārtīšanas galdiņš, nolaistā pozīcijā tā izmantojamā virsma ir 800–1 000 mm virs grīdas līmeņa.

#### 5.3.2.5. Bērnu pārtīšanas galdiņš

1. Bērnu pārtīšanas galdiņa izmantojamā virsma ir vismaz 500 mm plata un 700 mm gara.
2. Tas ir konstruēts tā, lai bērns nevarētu netīšām noslidēt, tam nav asu malu, un tas var noturēt vismaz 80 kg svaru.
3. To iespējams novietot uzglabāšanas pozīcijā ar vienu roku, izmantojot spēku, kas nepārsniedz 25 N.

#### 5.3.2.6. Saskaņā ar ārkārtas izsaukuma ierīci

Ārkārtas izsaukuma ierīce:

- 1) ir norādīta ar zīmi, kurā uz zaļa vai dzeltena fona (atbilstīgi A papildinājuma 10. punktā norādītajai specifikācijai) attēlots balts zvana vai tālruņa simbols; zīme var atrasties uz ierīces pogas, slīpās malas vai uz atsevišķas piktogrammas;
- 2) ir ar reljefiem simboliem;
- 3) raida vizuālu un akustisku signālu lietotājam, ka ierīce tikusi iedarbināta;
- 4) nepieciešamības gadījumā sniedz papildu ekspluatācijas informāciju;
- 5) ir darbināma ar plaukstu, izmantojot spēku, kas nepārsniedz 30 N.

#### 5.3.2.7. Iekšējie un ārējie displeji

1. Katru stacijas nosaukumu (kurš drīkst būt saīsināts) vai paziņojumu vārdus rāda vismaz divas sekundes.
2. Ja izmanto displeju, kurā informāciju parāda skrejošas rindas veidā (horizontāli vai vertikāli), katru pilnu vārdu rāda vismaz divas sekundes, un horizontāli skrejošās rindas ātrums nepārsniedz vidēji sešas rakstzīmes sekundē.
3. Tekstos izmantotais burtveidols ir viegli salasāms.
4. Ārējos displejos izmantoto lielo burtu un ciparu minimālais augstums ir 70 mm priekšējiem displejiem un 35 mm displejiem uz vagonu sāniem.

5. Iekšējos displejus konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot maksimālo redzamības attālumu, saskaņā ar šādu formulu.

13. tabula

**Ritošā sastāva iekšējo displeju izmantojuma joma**

Lasīšanas attālums	Lielo burtu un ciparu augstums
< 8 750 mm	(lasīšanas attālums/250) mm
8 750–10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(lasīšanas attālums/285) mm

5.3.2.8. Iekāpšanas palīglīdzekļi: pārvietojamie pakāpieni un savienojošās platformas

1. Pārvietojamos pakāpienus vai savienojošās platformas konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot durvju platumu, kam tie paredzēti.
2. Ierīces mehāniskā stiprība atbilst specifikācijai, kas norādīta A papildinājuma 11. punktā.
3. Instalē piemērotu mehānismu, lai nodrošinātu ierīces stabilitāti izvērstā un ievilkta stāvoklī.
4. Ierīces virsma ir nodrošināta pret slīdēšanu, un tās izmantojamais brīvais platums ir tāds pats kā durvju platums.
5. Ierīci aprīko ar šķēršļu noteikšanas sistēmu atbilstīgi specifikācijai, kas norādīta A papildinājuma 11. punktā.
6. Konstruējot ierīci, paredz metodi tās izvēršanai un nofiksēšanai uzglabāšanas pozīcijā, ja pakāpienam tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve.

5.3.2.9. Iekāpšanas palīglīdzekļi: vagona uzbrauktuves

1. Uzbrauktuves konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot lielāko vertikālo atstarpi, ko ar tām var pārvarēt maksimāli 18 % slīpumā.
2. Uzbrauktuves spēj noturēt vismaz 300 kg svaru, ja šāds svars novietots uzbrauktuves centrā un sadalīts 660 mm × 660 mm laukumā.
3. Piekļuves uzbrauktuvi vai nu manuāli novieto personāls, vai izvērš pusautomātiski ar mehāniskiem līdzekļiem, ko darbina apkalpe vai pasažieris.
4. Ja uzbrauktuve ir darbināma ar elektroenerģiju, tā konstruēta, paredzot manuālās darbināšanas metodi elektroenerģijas padeves pārtraukšanas gadījumā.
5. Uzbrauktuves virsma ir nodrošināta pret slīdēšanu, un tās brīvais platums ir vismaz 760 mm.
6. Uzbrauktuvēm, kuru brīvais platums ir mazāks nekā 1 000 mm, abos sānos ir apmales, lai novērstu kustības palīglīdzekļu riteņu noslīdēšanu.
7. Paaugstinājumiem uzbrauktuves abos galos ir slīpums, un tie nedrīkst būt augstāki par 20 mm. Tie ir atzīmēti ar kontrastējošām brīdinājuma joslām.
8. Izmantojot uzbrauktuvi iekļūšanai vilcienā vai izklūšanai no tā, uzbrauktuvi nostiprina, lai tā neizkustētos no vietas, kad uz tās uzbrauc vai no tās nobrauc.
9. Pusautomātisku uzbrauktuvi aprīko ar ierīci, kas spēj apstādināt pakāpiena kustību, ja tā priekšējā mala saduras ar kādu priekšmetu vai personu, kamēr platforma atrodas kustībā.
10. Uzbrauktuvei ir kontrastējoši marķējumi.



### 5.3.2.10. Iekāpšanas palīglīdzekļi: iebūvēti pacelāji

1. Pacelājus konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot lielāko vertikālo atstarpi, ko ar tiem var pārvarēt.
2. Pacelāja platformas virsma ir nodrošināta pret slidēšanu. Virsmas līmenī pacelāja minimālais brīvais platums ir 760 mm un garums – 1 200 mm. Saskaņā ar M papildinājumu papildu garums 50 mm paredzēts kāju novietošanai vairāk nekā 100 mm augstumā virs pacelāja platformas, ņemot vērā personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, atrašanos gan virzienā uz vagonu, gan virzienā uz peronu.
3. Savienojošās platformas, kas nosedz atstarpi starp pacelāja platformu un vagona grīdu, minimālais platums ir 720 mm.
4. Pacelājs spēj noturēt vismaz 300 kg svaru, ja šāds svars novietots pacelāja platformas centrā un sadalīts 660 mm × 660 mm laukumā.
5. Jebkuras vadības ierīces (ja tāda ir), ar ko pacelāju iedarbina, nolaiž līdz zemes līmenim, paceļ un nofiksē uzglabāšanas pozīcijā, darbības nodrošināšanai nepieciešams nepārtraukti manuāli spiest vadības pogu, nepieļaujot nepareizu pacelāja darbību, kad uz pacelāja platformas kāds atrodas.
6. Jānodrošina, lai elektroenerģijas padeves pārtraukšanas gadījumā pacelāju, uz kura atrodas pasažieris, varētu nolaist līdz zemes līmenim, savukārt tukšu pacelāju varētu pacelt un nofiksēt uzglabāšanas pozīcijā.
7. Neviena pacelāja platformas daļa nedrīkst kustēties ar ātrumu, kas pārsniedz 150 mm sekundē, nolaižot un paceļot pasažieri, un 600 mm sekundē, platformu iedarbinot vai nofiksējot uzglabāšanas pozīcijā (izņemot, ja pacelāju iedarbina vai nofiksē uzglabāšanas pozīcijā manuāli).
8. Maksimālais pacelāja platformas horizontālais un vertikālais paātrinājums, kad uz tās atrodas pasažieris, ir 0,3 g.
9. Pacelāja platforma ir aprīkota ar norobežojumu, lai novērstu ratiņkrēsla riteņu noripošanu no pacelāja platformas tā darbības laikā.
10. Pārvietojama barjera vai attiecīga konstrukcijas īpašība pasargā ratiņkrēslu no noripošanas pāri malai, kas ir vistuvāk vagonam, līdz pacelājs ir pilnīgi paceltā pozīcijā.
11. Katrā pacelāja platformas malā, kura, platformai atrodoties paceltā pozīcijā, sniedzas ārpus vagona, ir vismaz 25 mm augsta barjera. Šādas barjeras netraucē iekļūšanu ejā vai izkļūšanu no tās.
12. Iekraušanas malas barjera (ārējā barjera), kura darbojas kā iekraušanas uzbrauktuve, kad pacelājs ir zemes līmenī, ir pietiekama, kad tā ir pacelta vai noslēgta, vai to nodrošina ar papildu sistēmu, lai novērstu to, ka motorizēts ratiņkrēsls pārbrauc pāri šai barjerai vai notriec to.
13. Pacelājs ļauj personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā, atrasties gan virzienā uz vagonu, gan virzienā uz peronu.
14. Pacelājam ir kontrastējoši marķējumi.

### 6. ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒJUMS

Atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļi ir aprakstīti Lēmumā 2010/713/ES.

#### 6.1. Savstarpējās izmantojamības komponenti

##### 6.1.1. Atbilstības novērtēšana

Pirms savstarpējās izmantojamības komponenta laišanas tirgū ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 13. panta 1. punktu un IV pielikumu sagatavo EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai.

Savstarpējās izmantojamības komponenta atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar konkrētajam komponentam noteikto moduļi (noteiktajiem moduļiem), kā norādīts šīs SITS 6.1.2. punktā.

6.1.2. *Moduļu piemērošana*

Savstarpējās izmantojamības komponentu EK atbilstības sertifikācijas moduļi ir uzskaitīti šajā tabulā.

14. tabula

**Savstarpējās izmantojamības komponentu EK atbilstības sertifikācijas moduļi**

CA modulis	Iekšējā ražošanas kontrole
CA1 modulis	Iekšējā ražošanas kontrole un produkta verificēšana individuālās pārbaudēs
CA2 modulis	Iekšējā ražošanas kontrole un produkta verificēšana pēc nejauši izvēlētiem intervāliem
CB modulis	EK tipa pārbaude
CC modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz iekšējo ražošanas kontroli
CD modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā
CF modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz produkta verificēšanu
CH modulis	Atbilstība, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu
CH1 modulis	Atbilstība, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi
CV modulis	Tipa validēšana, pamatojoties uz ekspluatācijas pieredzi (piemērotība lietošanai)

Ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, attiecīgā komponenta novērtēšanai izvēlas vienu no turpmākajā tabulā norādītajiem moduļiem vai moduļu kombinācijām.

15. tabula

**Savstarpējās izmantojamības komponentu EK atbilstības sertifikācijas moduļu kombinācija**

Šā pielikuma punkts	Novērtējamie komponenti	CA modulis	CA1 vai CA2 (*) modulis	CB + CC modulis	CB + CD modulis	CB + CF modulis	CH (*) modulis	CH1 modulis
5.3.1.1.	Displeji		X	X	X		X	X
5.3.1.2. un 5.3.1.3.	Perona uzbrauktuves un perona pacelāji		X		X	X	X	X
5.3.2.1.	Saskarne ar durvju vadības ierīci	X		X			X	
5.3.2.2., 5.3.2.3. un 5.3.2.4.	Tualešu moduļi		X	X	X		X	X
5.3.2.5.	Bērnu pārtīšanas galdiņš	X		X			X	

Šā pielikuma punkts	Novērtējamie komponenti	CA modulis	CA1 vai CA2 (*) modulis	CB + CC modulis	CB + CD modulis	CB + CF modulis	CH (*) modulis	CH1 modulis
5.3.2.6.	Ārkārtas izsaukuma ierīces	X		X			X	
5.3.2.7.	Iekšējie un ārējie displeji		X	X	X		X	X
5.3.2.8.– 5.3.2.10.	Iekāpšanas ierīces		X		X	X	X	X

(\*) CA1, CA2 vai CH moduli var izmantot tikai tādu izstrādājumu gadījumā, kuri ražoti atbilstīgi projektam, kas izstrādāts un jau izmantots, lai laistu tirgū izstrādājumus, pirms šiem izstrādājumiem sāka piemērot attiecīgā SITS, ja ražotājs paziņotajai iestādei uzskatāmi parāda, ka konstrukcijas pārskatīšana un tipa pārbaude iepriekšējiem lietojumiem ir veikta salīdzināmos apstākļos un atbilst šīs SITS prasībām. Šādu pierādījumu dokumentē un uzskata par tāda paša līmeņa pierādījumu kā CB modulis vai projekta pārbaude atbilstīgi CH1 modulim.

Ja novērtēšanā izmanto īpašu procedūru, tā norādīta 6.1.3. punktā.

### 6.1.3. Īpašas novērtēšanas procedūras

#### 6.1.3.1. Universāls tualetes modulis

Vietu tualetes nodalījumā, lai tādu ratiņkrēslu, kā norādīts M papildinājumā, varētu pārvietot līdz pozīcijai, no kuras persona, kas sēž ratiņkrēslā, gan sāniski, gan pa diagonāli var pārsēsties uz klozetpoda sēdriņķa, novērtē, izmantojot A metodi, kas aprakstīta A papildinājuma 9. punktā norādītajā specifikācijā.

Alternatīvi, ja nevar izmantot A metodi, atļauts izmantot B metodi, kas aprakstīta A papildinājuma 9. punktā norādītajā specifikācijā. Šāda atļauja ir paredzēta tikai šādos gadījumos:

- vagoni, kuru pieejamais grīdas platums ir šaurāks nekā 2 400 mm,
- esošais ritošais sastāvs, kas tiek atjaunots vai modernizēts.

#### 6.1.3.2. Tualetes modulis un universāls tualetes modulis

Ja tualetes modulis vai universāls tualetes modulis nav iebūvēts kā neatkarīgs nodalījums, tā raksturlielumus var novērtēt apakšsistēmas līmenī.

## 6.2. Apakšsistēmas

### 6.2.1. EK verifikācija (vispārīgi noteikumi)

EK verifikācijas procedūras, ko piemēro apakšsistēmām, ir aprakstītas Direktīvas 2008/57/EK 18. pantā un VI pielikumā.

EK verifikācijas procedūru veic saskaņā ar noteiktu moduli (noteiktiem moduļiem), kā norādīts šīs SITS 6.2.2. punktā.

Attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu, ja pieteikuma iesniedzējs uzskatāmi parāda, ka apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļu testi vai novērtējumi ir tādi paši vai ir bijuši sekmīgi projekta iepriekšējo lietojumu gadījumā, paziņotā iestāde ņem vērā šo testu un novērtējumu rezultātus EK verifikācijas nolūkā.

Par apstiprināšanas procesu un novērtējuma saturu savā starpā vienojas pieteikuma iesniedzējs un paziņotā iestāde saskaņā ar šajā SITS definētajām prasībām un atbilstīgi šīs SITS 7. iedaļā izklāstītajiem noteikumiem.

6.2.2. *Apakšsistēmas EK verifikācijas procedūras (moduļi)*

Apakšsistēmu EK verifikācijas moduļi ir uzskaitīti šajā tabulā.

16. tabula

**Apakšsistēmu EK verifikācijas moduļi**

SB modulis	EK tipa pārbaude
SD modulis	EK verifikācija, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā
SF modulis	EK verifikācija, pamatojoties uz produkta verifikāciju
SG modulis	EK verifikācija, pamatojoties uz vienības verifikāciju
SH1 modulis	EK verifikācija, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi

Pieteikuma iesniedzējs izvēlas vienu no moduļiem vai moduļu kombinācijām, kā norādīts 17. tabulā.

17. tabula

**Apakšsistēmu EK verifikācijas moduļu kombinācija**

Novērtējamā apakšsistēma	SB+SD modulis	SB+SF modulis	SG modulis	SH1 modulis
Ritošā sastāva apakšsistēma	X	X		X
Infrastruktūras apakšsistēma			X	X

Apakšsistēmas raksturlielumi, kas novērtējami attiecīgajos posmos, norādīti šīs SITS E papildinājuma E1. tabulā infrastruktūras apakšsistēmai un E2. tabulā ritošā sastāva apakšsistēmai. Pieteikuma iesniedzējs apstiprina, ka katra izgatavotā apakšsistēma atbilst tipam.

6.2.3. *Īpašas novērtēšanas procedūras*6.2.3.1. *Sēdvietā, kurā pārsēsties no ratiņkrēsla*

Lai novērtētu prasību par tādu sēdvietu nodrošināšanu, kurās pārsēsties no ratiņkrēsla, pārbauda tikai to, ka šādas sēdvietas ir un ka tās ir aprīkotas ar paceļamām parocēm. Pārsēšanās metodi īpaši nenovērtē.

6.2.3.2. *Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā*

Šo prasību apstiprina ar aprēķiniem, izmantojot vagona konstrukcijas rasējumu nominālās vērtības un attiecīgā perona vai peronu, pie kuriem ritošajam sastāvam paredzēts apstāties, nominālās vērtības. Grīdas ārmaļu pie pasažieru ieejas durvīm uzskata par pakāpienu.

6.2.4. *Tehniskie risinājumi, kas projektēšanas posmā rada pieņēmumu par atbilstību*

Šīs SITS vajadzībām infrastruktūras apakšsistēmu var uzskatīt par kopumu, kurā ietilpst dažādi apakškomponenti, kas var atkārtoties, piemēram:

- stāvvietas,
- durvis un ieejas, caurredzami šķēršļi un to marķējums,
- reljefas norādes uz staigāšanai paredzētās virsmas, reljefas informācijas norādes gar bezšķēršļu ceļiem,
- uzbrauktuves un kāpnes ar margām,
- mēbeļu stiprinājumi un marķēšana,
- biļešu iegādes vietas vai informācijas punkti,

- biļešu tirdzniecības automāti un kontroles iekārtas,
- vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, mainīgā informācija,
- peroni, tostarp peronu beigas un malas, nojumes un uzgaidāmās telpas, ja tādas paredzētas,
- dzelzceļa pārejas.

Šo infrastruktūras apakšsistēmas apakškomponentu gadījumā pieņēmumu par atbilstību var novērtēt projektēšanas posmā pirms ikviena konkrētā projekta un neatkarīgi no tā. Projektēšanas posmā paziņotā iestāde izsniedz starpposma verifikācijas atestāciju (SVA).

#### 6.2.5. Tehniskās apkopes novērtēšana

Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā noteikts, ka paziņotā iestāde atbild par tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kurā iekļauti visi nepieciešamie ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumenti.

Paziņotā iestāde verificē tikai faktu, ka ir iesniegti šīs SITS 4.5. punktā noteiktie ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumenti. Paziņotajai iestādei nav jāverificē informācija, kas ietverta iesniegtajos dokumentos.

#### 6.2.6. Ekspluatācijas noteikumu novērtēšana

Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantu katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam un infrastruktūras pārvaldītājam, kas iesniedz pieteikumu jauna vai grozīta drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai, jāapliecina, ka tas savā drošības pārvaldības sistēmā ievēro šajā SITS noteiktās ekspluatācijas prasības.

Šīs SITS vajadzībām paziņotā iestāde nepārbauda nevienu ekspluatācijas noteikumu, pat ja tie norādīti 4.4. punktā.

#### 6.2.7. Vispārējai ekspluatācijai paredzētu vienību novērtēšana

Kad ritošo sastāvu piegādā kā atsevišķus vagonus, nevis fiksētā sastāvā, šādus vagonus novērtē saskaņā ar attiecīgiem šīs SITS punktiem, atzīstot, ka ne katrā šādā vagonā būs vietas ratiņkrēsliem, ar ratiņkrēsliem pieejamas labierīcības vai universālā tualete.

Paziņotā iestāde nepārbauda tā ritošā sastāva tipa izmantojuma jomu, kas, sakabināts ar novērtējamo vienību, nodrošina, ka vilciens pilnībā atbilst šai SITS.

Pēc tam, kad šādai vienībai izsniegta ekspluatācijas atļauja, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir nodrošināt, ka, formējot vilcienu ar citiem saderīgiem vagoniem, attiecībā uz visu vilcienu ir ievērots šīs SITS 4.2. punkts, kā arī noteikumi, kas definēti OPE SITS 4.2.2.5. punktā (vilciena sastāvs).

## 7. SITS ĪSTENOŠANA

### 7.1. Šīs SITS piemērošana jaunai infrastruktūrai un jaunam ritošajam sastāvam

#### 7.1.1. Jauna infrastruktūra

Šī SITS ir piemērojama visām tās darbības jomā esošajām jaunajām stacijām.

Šo SITS neattiecinā uz jaunām stacijām, kam jau ir piešķirta būvatļauja vai uz ko attiecas būvdarbu veikšanas līgums, kurš šīs SITS piemērošanas dienā jau vai nu ir parakstīts, vai ir konkursa procedūras beigu posmā. Tomēr šādos gadījumos jāpiemēro PRM SITS 2008 <sup>(1)</sup> tās definētajā darbības jomā. Attiecībā uz tiem staciju projektiem, kuriem jāpiemēro PRM SITS 2008, ir atļauts (taču nav obligāti) izmantot pārskatīto redakciju vai nu pilnībā, vai attiecībā uz konkrētām iedaļām. Ja piemērošana aprobežojas ar konkrētām iedaļām, pieteikuma iesniedzējam jāpamato un jādokumentē, ka piemērojamās prasības saglabājas konsekvēntas, un tas jāapstiprina paziņotajai iestādei.

<sup>(1)</sup> Komisijas 2007. gada 21. decembra Lēmums 2008/164/EK par Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju "Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām" (OV L 64, 7.3.2008., 72. lpp.).

Ja stacijas, kas ilgu laiku bijušas slēgtas pasažieru satiksmei, atkal tiek atvērtas, to var uzskatīt par atjaunošanu vai modernizāciju saskaņā ar 7.2. punktu.

Visos jaunas stacijas būvniecības gadījumos stacijas apsaimniekotājam būtu jāorganizē apspriešanās ar struktūrām, kas atbildīgas par apkārtnes apsaimniekošanu, lai pieejamības prasības varētu ievērot ne tikai stacijā, bet arī attiecībā uz stacijas pieejamību. Multimodālu staciju gadījumā būtu jāapspriežas arī ar citām transporta iestādēm jautājumā par pieejamību starp dzelzceļu un citiem transporta veidiem.

#### 7.1.2. *Jauns ritošais sastāvs*

Šo SITS piemēro visām tās darbības jomā iekļautajām ritošā sastāva vienībām, kas nodotas ekspluatācijā pēc dienas, kurā sāk piemērot šo SITS, izņemot gadījumus, kad piemēro LOC&PAS SITS 7.1.1.2. punktu "Pārejas periods" un 7.1.3.1. punktu "Ritošā sastāva apakšsistēma".

### 7.2. **Šīs SITS piemērošana esošai infrastruktūrai un esošam ritošajam sastāvam**

#### 7.2.1. *Pasākumi pakāpeniskai pārejai uz mērķa sistēmu*

Šī SITS attiecas uz apakšsistēmām to atjaunošanas vai modernizācijas gadījumā.

Šo SITS neattiecinā uz atjaunotām vai modernizētām stacijām, kam jau ir piešķirta būvatļauja vai uz ko attiecas būvdarbu veikšanas līgums, kurš šīs SITS piemērošanas dienā jau vai nu ir parakstīts, vai ir konkursa procedūras beigu posmā.

Šo SITS nepiemēro atjaunotam vai modernizētam ritošajam sastāvam, uz ko šīs SITS piemērošanas dienā attiecas jau parakstīts vai konkursa procedūras beigu posmā esošs līgums.

Attiecībā uz esošu infrastruktūru un ritošo sastāvu SITS vispārējais mērķis ir panākt atbilstību SITS, apzinot un progresīvi novēršot esošos šķēršļus pieejamībai.

Dalībvalstis nodrošina, ka tiek sakārtoti aktīvu reģistri un pieņemti īstenošanas plāni, lai sasniegtu šīs regulas mērķi.

#### 7.2.2. *Šīs SITS piemērošana esošai infrastruktūrai*

Infrastruktūras jomā atbilstība šai SITS ir obligāta attiecībā uz tām daļām, kas tiek atjaunotas vai modernizētas. Tomēr SITS atzīst, ka, pamatojoties uz esošās dzelzceļa sistēmas raksturlielumiem, esošās infrastruktūras atbilstību var panākt, pakāpeniski uzlabojot pieejamību.

Papildus šai pakāpeniskajai pieejai esošās infrastruktūras mērķa sistēmā atļauti šādi izņēmumi:

- ja no esošajiem gājēju tiltiņiem, kāpnēm un gājēju tuneļiem, tostarp durvīm, pacelļiem un biļešu kontroles iekārtām, ir izveidots bezšķēršļu ceļš, nav obligāta atbilstība prasībām saistībā ar to platuma izmēriem,
- atbilstība prasībām attiecībā uz perona minimālo platumu nav obligāta jau esošām stacijām, ja neatbilstības iemesls ir konkrēti šķēršļi (piemēram, konstrukcijas kolonnas, kāpnes, lifti utt.) uz perona vai esošie sliežu ceļi, ko nav iespējams pārvietot,
- ja esošā stacija vai tās daļa ir atzīta par vēsturisku celtni un to aizsargā ar valsts tiesību aktu, ir atļauts pielāgot šīs SITS prasības, lai nepārkāptu valsts tiesību aktu par ēkas aizsardzību.

#### 7.2.3. *Šīs SITS piemērošana esošam ritošajam sastāvam*

Ritošā sastāva jomā atbilstība šai SITS attiecībā uz tām daļām, kas tiek atjaunotas vai modernizētas, ir aprakstīta F papildinājumā.

### 7.3. Īpaši gadījumi

#### 7.3.1. *Vispārīgi noteikumi*

Īpašajos gadījumos, kas norādīti 7.3.2. punktā, izklāstīti īpašie noteikumi, kas jāievēro un ir atļauti katras dalībvalsts konkrētajos dzelzceļa tīklos.

Šos īpašos gadījumus iedala šādi:

- “P” gadījumi – pastāvīgi gadījumi,
- “T” gadījumi – “pagaidu” gadījumi, ja plānots, ka nākotnē tiks sasniegta mērķa sistēma.

#### 7.3.2. *Īpašo gadījumu uzskaitījums*

##### 7.3.2.1. Priekšrocību sēdvietas (4.2.2.1. punkts)

Īpaši gadījumi – Vācija un Dānija – “P”

10 % no visām sēdvietām ir priekšrocību sēdvietas. Vilcienos, kuros sēdvietas jārezervē pēc izvēles un obligāti, vismaz 20 % šo priekšrocību sēdvietu ir ar piktogrammu, pārējos 80 % priekšrocību sēdvietu var rezervēt iepriekš.

Vilcienos, kuros nav iespējas rezervēt vietu, visām priekšrocību sēdvietām saskaņā ar 4.2.2.1.2.1. punktu ir īpaša piktogramma.

##### 7.3.2.2. Ratiņkrēslu vietas (4.2.2.2. punkts)

Īpašs gadījums – Francija – “P” Ildefransas tīklā

Ratiņkrēslu vietu skaits ir ierobežots līdz divām vietām visās vienībās, ko paredzēts izmantot Ildefransas ātrvilciena tīkla līnijās A, B, C, D un E, neatkarīgi no vienības garuma.

##### 7.3.2.3. Ārdurvis (4.2.2.3.2. punkts)

Īpašs gadījums – Francija – “P” Ildefransas tīklā

Pamatojoties uz īso uzturēšanās laiku vilcienā un brauciena laiku starp stacijām, nav nepieciešams skaņas signāls, kad pasažieru ieejas durvis tiek atbloķētas atvēršanai, visās vienībās, ko paredzēts izmantot Ildefransas ātrvilciena tīkla līnijās A, B, C, D un E.

##### 7.3.2.4. Bezšķēršļu joslas (4.2.2.6. punkts)

Īpašs gadījums – Lielbritānija, Ziemeļīrija un Īrija – “P”

Ierobežotā būvju tuvinājuma gabarīta, sliežu ceļu izliekuma un līdz ar to ierobežotā vagonu platuma dēļ ir atļauts nodrošināt atbilstību 4.2.2.6. punktam (pirmajai aizzīmei) tikai attiecībā uz piekļuvi priekšrocību sēdvietām.

Šis īpašais gadījums neizslēdz SITS atbilstoša ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.

##### 7.3.2.5. Augstuma izmaiņas (4.2.2.8. punkts)

Īpašs gadījums – Francija – “P” Ildefransas tīklā

Divstāvu vilcienos iekšējo pakāpienu (izņemot tos, kas paredzēti piekļuvei no ārpusēs) maksimālais augstums ir 208 mm, un minimālais dziļums – 215 mm, mērot no kāpņu viduslīnijas.

##### 7.3.2.6. Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā (4.2.2.11. punkts)

Īpašs gadījums – Igaunija, Latvija un Lietuva – “P” attiecībā uz visu ritošo sastāvu, kuram normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie 200 mm augstiem peroniem

Šādā gadījumā  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības atbilst turpmākajā tabulā norādītajām vērtībām.

18. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības Igaunijas, Latvijas un Lietuvas īpašajā gadījumā**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	200	400	nepiemēro

Īpašs gadījums – Somija – “P”

Somijas dzelzceļa līnijās nepieciešams izmantot papildu pakāpienu. Šis pirmais izmantojamais pakāpiens izvietojams tā, lai vagona maksimālais konstrukcijas gabarīts atbilstu A papildinājuma 14. punktā norādītās specifikācijas prasībām, un  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības atbilst turpmākajā tabulā norādītajām vērtībām.

19. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības Somijas īpašajā gadījumā**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	200	230	160
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m	410	230	160

Īpašs gadījums – Vācija – “P” attiecībā uz visu ritošo sastāvu, kuram normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie 960 mm augstiem peroniem

Šādā gadījumā  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības atbilst turpmākajā tabulā norādītajām vērtībām.

20. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības Vācijas īpašajā gadījumā**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	200	230	230
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m	290	230	230

Īpašs gadījums – Austrija un Vācija – “P” attiecībā uz visu ritošo sastāvu, kuram normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie peroniem, kas zemāki nekā 550 mm

Šādā gadījumā papildus 4.2.2.11.1. punkta 2. apakšpunkta prasībām nodrošina tādu pakāpienu, lai  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības atbilstu turpmākajā tabulā norādītajām vērtībām.

21. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības Austrijas un Vācijas īpašajā zemo peronu gadījumā**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	200	310	nepiemēro
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m	290	310	nepiemēro



Īpašs gadījums – Īrija – “P” attiecībā uz visu ritošo sastāvu, kuram normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie 915 mm augstiem peroniem

Šādā gadījumā  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_v$  vērtības atbilst turpmākajā tabulā norādītajām vērtībām.

22. tabula

**$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_v$  vērtības Īrijas īpašajā gadījumā**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_v$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	275	250	—
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m	275	250	—

Īpašs gadījums – Portugāle – “P” 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā

Ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā, pirmais izmantojamais pakāpiens atbilst 4.2.2.11.1. punkta 5. apakšpunkta 9. tabulā norādītajām vērtībām, t. sk. ritošajam sastāvam, kas konstruēts atbilstīgi savstarpēji izmantojamiem gabarītiem un tiek ekspluatēts 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā vai 1 435 mm platuma sliežu ceļa tīklā trīssliežu ceļa sistēmā (1 668 un 1 435).

1 668 mm nominālā platuma sliežu ceļa tīklā ir atļauti peroni, kuru augstums ir 685 mm vai 900 mm virs sliedes rites virsmas.

Jauna piepilsētas ritošā sastāva ieejas durvju sliekšņa konstrukcija optimizējama iekāpšanai no 900 mm augsta perona.

Īpašs gadījums – Spānija – “P” 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā

Ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt Spānijas dzelzceļa līniju 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā, pirmā izmantojamā pakāpiena atrašanās vieta atbilst turpmākajās tabulās sniegtajām vērtībām atkarībā no līnijas konstrukcijas gabarīta un perona augstuma.

23. tabula

**Spānijas īpašais gadījums –  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$ ,  $\delta_v$  un  $bq_0$  vērtības uz taisna, līdzena sliežu ceļa**

Uz taisna, līdzena sliežu ceļa				
Pakāpiena novietojums	Līnijas konstrukcijas gabarīts			
	GEC16 vai GEB16	GHE16		Trīssliežu ceļš (1. piezīme)
		760 vai 680 mm	550 mm	
$\delta_h$ mm	275	275	255	316,5
$\delta_{v+}$ mm	230			
$\delta_v$ mm	160			
$bq_0$	1 725	1 725	1 705	1 766,5

## 24. tabula

**Spānijas īpašais gadījums –  $\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$ ,  $\delta_{v-}$  un  $bq_0$  vērtības uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m**

Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300 m				
Pakāpiena novietojums	Līnijas konstrukcijas gabarīts			
	GEC16 vai GEB16	GHE16		Trīssliežu ceļš (1. piezīme)
		760 vai 680 mm	550 mm	
$\delta_h$ mm	365	365	345	406,5
$\delta_{v+}$ mm	230			
$\delta_{v-}$ mm	160			
$bq_0$	1 737,5	1 737,5	1 717,5	1 779

1. piezīme. Šīs vērtības piemēro, ja kopīgā sliede atrodas vistuvākajā pozīcijā pie perona. Ja kopīgā sliede ir vistālākajā pozīcijā no perona, pirmā izmantojamā pakāpiena atrašanās vieta atbilst attiecīgajiem mērījumiem atkarībā no līnijas konstrukcijas gabarīta un perona augstuma, kā norādīts tabulu ailēs, kas atbilst 1 668 mm platuma sliežu ceļam ar divām sliedēm.

Īpašs gadījums – Apvienotā Karaliste – “P” attiecībā uz visu ritošo sastāvu, kuram normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie peroniem, kuru nominālais augstums ir 915 mm

Atļauts pakāpienus pasažieru iekāpšanai vagonā konstruēt tā, lai tie atbilstu kādai no turpmāk norādītajām vērtībām, kad vagoni stāv pie Lielbritānijas nominālā perona, kas ir 915 mm augsts.

$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  vērtības atbilstīgi turpmākajā tabulā norādītajām vērtībām.

## 25. tabula

 **$\delta_h$ ,  $\delta_{v+}$  un  $\delta_{v-}$  Apvienotās Karalistes īpašajā gadījumā**

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
Uz taisna, līdzena sliežu ceļa	200	230	160
Uz sliežu ceļa ar līkumu, kura rādiuss ir 300m	290	230	160

Vai arī pozīcija atbilstīgi valsts tehniskajiem noteikumiem, kas paziņoti šajā nolūkā.

## A papildinājums

## Šajā SITS minētie standarti vai normatīvie dokumenti

Punkts	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamie raksturlielumi	Šā pielikuma punkts	Dokuments Nr.	Obligātie noteikumi
1.	Pacēlāju izmēri Reljefas norādes	4.2.1.2.2. 4.2.1.10.	EN 81-70:2003+A1:2004	5.3.1. punkts, 1. tabula E4. pielikums
2.	Eskalatoru un slidošo ietvju konstrukcija	4.2.1.2.2.	EN 115-1:2008+A1:2010	
3.	Peronu apgaismojums	4.2.1.9.	EN 12464-2:2014	5.12. tabula, izņemot 5.12.16. un 5.12.19. punktu
4.	Peronu apgaismojums	4.2.1.9.	EN 12464-1:2011	5.5.3.1. punkts
5.	Runas pārraides indekss, stacijas un ritošais sastāvs	4.2.1.11. 4.2.2.7.4.	EN 60268-16:2011	B pielikums
6.	Ritošā sastāva apgaismojums	4.2.2.4.	EN 13272:2012	4.1.2. punkts
7.	Drošības, brīdinājuma, obligātu darbību un aizlieguma zīmes	4.2.2.7.2.	ISO 3864-1:2011	Visi
8.	bq <sub>0</sub> aprēķināšana	4.2.2.11.1.	EN 15273-1:2013	H2.1.1. punkts
9.	Universālās tualetes moduļa novērtēšana	6.1.3.1.	TS 16635:2014	Visi
10.	Krāsu definēšana	5.3.2.6.	ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011	11. nodaļa
11.	Iekāpšanas palīgīdzekļa mehā- niskā stiprība Šķēršļu noteikšana	5.3.2.8. 5.3.2.8.	FprEN 14752:2014	4.2.2. punkts 5.4. punkts
12.	Zīmes simbols, kas norāda ar ratiņkrēslu pieejamas zonas	N papildinājuma N3. attēls	ISO 7000:2004 ISO 7001:2007	Simbols 0100 Simbols PIPF 006
13.	Zīmes simbols, kas norāda induktīvās cilpas	N papildinājuma N3. attēls	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2.
14.	Īpašs gadījums – Somija	7.3.2.6.	EN 15273-2:2013	F pielikums

*B papildinājums***Pagaidu prioritātes noteikšana staciju modernizācijai/atjaunošanai**

Atjaunojot vai modernizējot esošās stacijas, **kurās ikdienas pasažieru plūsma ir 1 000 pasažieru vai mazāk, kopā skaitot iekāpjošos un izkāpjošos pasažierus, vidējo rādītāju ņemot 12 mēnešu periodā**, nav obligāta prasība, lai būtu pacelāji vai uzbrauktuves, kur citādi tās būtu nepieciešamas, lai nodrošinātu ceļu bez pakāpieniem, ja līdz 50 km attālumā tajā pašā maršrutā ir cita stacija, kurā tiek nodrošināts pilnībā atbilstošs bezšķēršļu ceļš. Šādā gadījumā staciju projektā paredz pacelāju un/vai uzbrauktuvi uzstādīšanas iespējas nākotnē, lai stacija būtu pieejama visām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Piemēro valsts noteikumus, lai organizētu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieejamu transportu no šādas nepieejamas stacijas līdz nākamajai pieejamai stacijai tajā pašā maršrutā.

---

*C papildinājums***Valsts īstenošanas plānā sniedzamā informācija****Konteksts**

- Kopainas apzināšana (fakti un skaitļi, sociālie dati, mobilitātes vajadzību attīstība un mobilitātes traucējumi)
- Tiesiskais konteksts
- Valsts īstenošanas plāna izstrādes metodoloģija (apvienības un vietējās transporta iestādes, ar ko notikusi apspriešanās, mijiedarbība ar citiem valstu īstenošanas plāniem u. c.)

**Pašreizējā situācija**

- Reģistru pārskats: stacijas
- Reģistru pārskats: ritošais sastāvs
- Reģistru pārskats: ekspluatācijas noteikumi

**Stratēģijas definēšana**

- Prioritātes noteikšana
- Kritēriji, atbilstīgi kuriem plānā aplūkotas apakšsistēmas

**Tehniskie līdzekļi un darbības veidi**

- Staciju un ritošā sastāva modernizācijas vai atjaunošanas apmērs
- Visi pārējie darbi nolūkā novērst šķēršļus pieejamībai, kuri ir ārpus Direktīvas 2008/57/EK 20. panta darbības jomas
- Tādu operatīvo darbību (palīdzības) ieviešana, ar ko kompensē atlikušo pieejamības trūkumu

**Finansējums**

- Mijņorādes uz līgumiskajām vienošanām (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES <sup>(1)</sup> 30. pants) un sabiedrisko pakalpojumu līgumiem (Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 <sup>(2)</sup>)
- Citi resursi

**Turpmākie pasākumi un vērtējums**

- Aktīvu reģistra atjaunināšana un salīdzinājums ar mērķiem
- Plāna atjaunināšana

---

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 342, 14.12.2012., 32. lpp.).

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

## D papildinājums

## Savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšana

## D1. DARBĪBAS JOMA

Šis papildinājums attiecas uz savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības un piemērotības lietošanai novērtējumu.

## D2. RAKSTURLIELUMI

Savstarpējas izmantojamības komponentu raksturlielumi, kas jānovērtē dažādos projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmos, D1. tabulā ir atzīmēti ar "X".

## D1. tabula

## Savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšana

1	2	3	4	5
Novērtējamie savstarpējas izmantojamības komponenti un raksturlielumi	Novērtēšana šādos posmos			
	Projektēšanas un izstrādes posms			Ražošanas posms
	Projekta pārskatīšana un/ vai projekta pārbaude	Ražošanas procesa pārskatīšana	Tipa tests	Verificēšana attiecībā uz atbilstību tipam
5.3.1.1. Displeji	X		X	X
5.3.1.2. Perona uzbrauktuves	X		X	X
5.3.1.3. Perona pacelāji	X		X	X
5.3.2.1. Saskarne ar durvju vadības ierīci	X		X	X
5.3.2.2. un 5.3.2.3. Standarta tualetes	X		X	X
5.3.2.2. un 5.3.2.4. Universālās tualetes	X		X	X
5.3.2.5. Bērnu pārtīšanas galdiņš	X		X	X
5.3.2.6. Ārkārtas izsaukuma ierīce	X		X	X
5.3.2.7. Displeji	X		X	X
5.3.2.8. Pārvietojams pakāpiens un savienojošā platforma	X		X	X
5.3.2.9. Vagona uzbrauktuve	X		X	X
5.3.2.10. Iebūvēts pacelājs	X		X	X

## E papildinājums

## Apakšsistēmu novērtēšana

## E1. DARBĪBAS JOMA

Šajā papildinājumā norādīta apakšsistēmu atbilstības novērtēšana.

## E2. RAKSTURLIELUMI UN MODUĻI

Dažādos projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmos novērtējamie apakšsistēmas raksturlielumi ir atzīmēti ar "X" E1. tabulā (infrastrukturā apakšsistēma) un E2. tabulā (ritošā sastāva apakšsistēma).

## E1. tabula

## Infrastrukturā apakšsistēmas novērtēšana (apakšsistēma konstruēta un piegādāta kā viens veselums)

1	2	3
Novērtējamie raksturlielumi	Projektēšanas un izstrādes posms	Būvniecības posms
	Projekta pārskatīšana un/ vai projekta pārbaude	Pārbaude uz vietas
Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās stāvvietas	X	(X) (*)
Bezšķēršļu ceļi	X	(X) (*)
Ceļa norādes	X	(X) (*)
Durvis un ieejas	X	(X) (*)
Grīdu virsmas	X	(X) (*)
Caurredzami šķēršļi	X	(X) (*)
Tualetes	X	(X) (*)
Mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces	X	(X) (*)
Biļešu iegāde/biļešu kases vai automāti/informācijas punkts/biļešu kontroles iekārtas/turniketi/klientu palīdzības punkti	X	(X) (*)
Apgaismojums	X	X
Vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, mainīgā informācija	X	(X) (*)
Mutiskā informācija	X	X
Perona platums un perona mala	X	(X) (*)
Perona beigas	X	(X) (*)
Dzelzceļa pāreja stacijās	X	(X) (*)

(\*) Iesniedz uzstādīto konstrukciju rasējumus vai veic pārbaudi uz vietas, ja izpildījums atšķiras no projektēšanas noteikumiem vai rasējumiem, kas tika pārbaudīti.

E2. tabula

**Ritošā sastāva apakšsistēmas novērtēšana (apakšsistēma konstruēta un piegādāta kā sērijveida ražojums)**

1	2	3	4
Novērtējamie raksturlielumi	Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms
	Projekta pārskatīšana un/ vai projekta pārbaude	Tipa tests	Regulārais tests
<b>Sēdvietas</b>			
Vispārīgi noteikumi	X	X	
Priekšrocību sēdvietas. Vispārīgi noteikumi	X		
Vienā virzienā vērsti sēdekļi	X	X	
Pretī novietotu sēdekļu izkārtojums	X	X	
Ratiņkrēslu vietas	X	X	
<b>Durvis</b>			
Vispārīgi noteikumi	X	X	
Ārdurvis	X	X	
Iekšdurvis	X	X	
Apgaismojums		X	
Tualetes	X		
Bezšķēršļu joslas	X		
<b>Informācija klientiem</b>			
Vispārīgi noteikumi	X	X	
Virziena norāde, piktogramma un reljefa informācija	X	X	
Dinamiska vizuālā informācija	X	X	
Dinamiska akustiskā informācija	X	X	
Augstuma izmaiņas	X		
Margas, roku balsti, atbalsta stieņi	X	X	
Ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta	X	X	
<b>Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā</b>			
Vispārīgās prasības	X		
Iekāpšanas/izkāpšanas pakāpieni	X		
Iekāpšanas palīgīdzekļi	X	X	X



*F papildinājums***Ritošā sastāva atjaunošana vai modernizācija**

Ja ritošais sastāvs ir atjaunots vai modernizēts, tam jāatbilst šīs SITS prasībām. Atbilstība šīs SITS saturam nav obligāta šādos gadījumos.

**Konstruktijas**

Atbilstība nav obligāta, ja veicamais darbs būtu saistīts ar konstrukcijas izmaiņām durvju ailās (iekšējās vai ārējās), apakšējos rāmjos, sadursmju balstos, vagonu virsbūvē, vagonu bloķēšanas ierīcēs vai, vispārīgāk, ja darba rezultātā būtu nepieciešama atkārtota vagona konstrukcijas stiprības apstiprināšana.

**Sēdvietas**

Atbilstība 4.2.2.1. punkta prasībām par turekļiem sēdekļu atzveltnēs ir obligāta tikai tad, ja sēdekļu struktūra tiek atjaunota vai modernizēta visā vagonā.

Atbilstība 4.2.2.1.2. punkta prasībām par priekšrocību sēdvietu izmēriem un attālumiem ap tām ir obligāta tikai tad, ja sēdvietu izvietojums tiek mainīts visā vilcienā un to var panākt, nesamazinot pašreizējo vilciena ietilpību. Šādos apstākļos nodrošina maksimālo priekšrocību sēdvietu skaitu, saglabājot esošo ietilpību.

Atbilstība prasībām par brīvo gabarītaugstumu virs priekšrocību sēdvietām nav obligāta, ja ierobežojošais faktors ir bagāžas plaukts, kas atjaunošanas vai modernizēšanas laikā strukturāli nav mainīts.

*Ratiņkrēslu vietas*

Ratiņkrēslu vietu nodrošināšana tiek pieprasīta tikai tad, ja tiek mainīts sēdvietu izvietojums visā vilciena formējumā. Tomēr, ja ieejas durvis vai bezšķēršļu joslas nevar izmainīt, lai nodrošinātu piekļuvi ar ratiņkrēsliem, ratiņkrēsla vieta nav jānodrošina, ja tiek mainīts sēdvietu izvietojums. Esošā ritošajā sastāvā izveidotās ratiņkrēslu vietas atļauts izvietot atbilstīgi I papildinājuma 14. attēlam.

Ārkārtas izsaukuma ierīces ratiņkrēslu novietojumu vietās nav obligāti jānodrošina, ja vagonā nav elektriskās sakaru sistēmas, kuru var pielāgot, lai iekļautu šādu ierīci.

Tādas sēdvietas nodrošināšana, kurā pārsēties no ratiņkrēsla, ir obligāta tikai gadījumā, ja nav nepieciešamības pārveidot esošas ratiņkrēsla vietas izvietojumu.

*Ārdurvis*

Atbilstība prasībai norādīt ārdurvju iekšējo pozīciju ar kontrastu grīdas līmenī ir obligāta, tikai atjaunojot vai modernizējot grīdas segumu.

Atbilstība prasībai nodrošināt durvju atvēršanas un aizvēršanas signālus ir obligāta tikai tad, ja durvju vadības sistēma tiek atjaunota vai modernizēta.

Pilnīga atbilstība prasībām par durvju vadības ierīču novietojumu un izgaisojumu ir obligāta tikai tad, ja durvju vadības sistēmu atjauno vai modernizē un ja vadības ierīces iespējams pārvietot, nepārveidojot vagona konstrukciju vai durvis. Tomēr šādā gadījumā atjaunotās vai modernizētās vadības ierīces ierīkojamas iespējami tuvāk atbilstošajai pozīcijai.

*Iekšdurvis*

Atbilstība prasībai par durvju vadības ierīču darbināšanai nepieciešamā spēka lielumu un šo ierīču novietojumu ir obligāta tikai tad, ja durvis un durvju mehānisms un/vai durvju vadības ierīce tiek modernizēta vai atjaunota.

*Apgaismojums*

Atbilstība prasībai nav obligāta, ja var konstatēt, ka elektrosistēmas jauda nav pietiekama papildu slodzes nodrošināšanai vai ka šādu apgaismojumu noteiktajā vietā nevar ierīkot, neveicot izmaiņas konstrukcijā (durvīs u. c.).

### *Tualetes*

Pilnībā atbilstīgas universālās tualetes nodrošināšana ir obligāta tikai tad, ja esošās tualetes tiek pilnībā atjaunotas vai modernizētas, kā arī ir nodrošināta vieta ratiņkrēslam un atbilstīgu universālo tualeti ir iespējams ierīkot bez vagona virsbūves struktūras izmaiņām.

Ārkārtas izsaukuma ierīces universālajā tualetē nav obligāti jānodrošina, ja vagonā nav elektriskās sakaru sistēmas, kuru var pielāgot, lai iekļautu šādu ierīci.

### *Bezšķēršļu joslas*

Atbilstība 4.2.2.6. punkta prasībām ir obligāta tikai tad, ja visā vagonā tiek mainīts sēdvietu izvietojums un tiek ierīkota vieta ratiņkrēslam.

Atbilstība prasībām attiecībā uz bezšķēršļu joslām starp savienotiem vagoniem ir obligāta tikai tad, ja pāreju atjauno vai modernizē.

### *Informācija*

Atbilstība 4.2.2.7. punkta prasībām attiecībā uz maršruta informāciju nav obligāta atjaunojot vai modernizējot. Tomēr, ja automatisku maršruta informācijas sistēmu ierīko kā daļu no atjaunošanas vai modernizācijas programmas, tai jāatbilst šā punkta prasībām.

Atjaunojot vai modernizējot norādes vai iekštelpu apdari, atbilstība citām 4.2.2.7. punkta daļām ir obligāta.

### *Augstuma izmaiņas*

Atbilstība 4.2.2.8. punkta prasībām nav obligāta atjaunojot vai modernizējot, izņemot to, ka, atjaunojot vai modernizējot kāpņu posmu virsmas materiālus, uz pakāpiena aizsargapakaluma jānodrošina kontrastējoša brīdinājuma josla.

### *Margas, roku balsti, atbalsta stieņi*

Atbilstība 4.2.2.9. punkta prasībām ir obligāta tikai tad, ja esošās margas, roku balsti, atbalsta stieņi tiek atjaunoti vai modernizēti.

### *Ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta*

Atbilstība prasībai nodrošināt ar ratiņkrēslu pieejamu guļamvietu ir obligāta tikai tad, ja esošo guļamvietu atjauno vai modernizē.

Ārkārtas izsaukuma ierīces ar ratiņkrēslu pieejamā guļamvietā nav obligāti jānodrošina, ja vagonā nav elektriskās sakaru sistēmas, kuru var pielāgot, lai iekļautu šādu ierīci.

### *Pakāpienu novietojums, pakāpieni un iekāpšanas palīgīdzekļi*

Atbilstība 4.2.2.11. un 4.2.2.12. punkta prasībām nav obligāta atjaunojot vai modernizējot, izņemot gadījumus, kad tiek ierīkoti pārvietojami pakāpieni vai citi iebūvēti iekāpšanas palīgīdzekļi, un šādā gadījumā tiem jāatbilst attiecīgajiem šā SITS punkta apakšpunktiem.

Tomēr, ja atjaunojot vai modernizējot ir izveidota ratiņkrēsla vieta saskaņā ar 4.2.2.3. punktu, ir obligāta prasība nodrošināt kādu iekāpšanas palīgīdzekļa veidu saskaņā ar 4.4.3. punktu.

---

*G papildinājums***Pasažieru ārdurvju akustiskie brīdinājumi****Durvju atvēršana – raksturlielumi**

- Lēni pulsējošs (līdz diviem impulsiem sekundē) vairāku skaņu tonis no diviem secīgi emitētiem toņiem
- Frekvences
  - 2 200 Hz ± 100 Hz
- un:
  - 1 760 Hz ± 100 Hz
- Skaņas spiediena līmenis
  - Nodrošina vai nu ar:
    - regulējamu akustisko brīdinājuma ierīci, kas iestatīta no mazākais 5 dB  $L_{Aeq}$  virs apkārtējā skaņas līmeņa līdz maksimāli 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0),
    - vai ar neregulējamu ierīci, kas iestatīta uz 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0).
  - Iekšējais mērījums tambura centrālajā punktā 1,5 m augstumā virs grīdas līmeņa (T = skaņas kopējais ilgums), izmantojot mērījumu virkni (horizontāli un tad vertikāli) un vidējos mērījumus.
  - Ārējais mērījums 1,5 m attālumā no vagona sānu durvju ass līnijas 1,5 m virs perona līmeņa (T = skaņas kopējais ilgums), izmantojot mērījumu virkni (horizontāli) un vidējos mērījumus.

**Durvju aizvēršana – raksturlielumi**

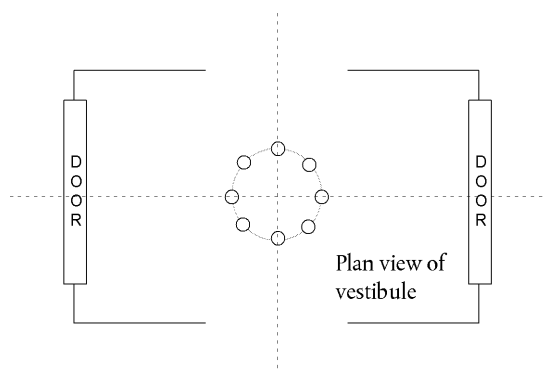
- Ātrs pulsējošs tonis (6–10 impulsi sekundē)
- Frekvence
  - 1 900 Hz ± 100 Hz
- Skaņas spiediena līmenis
  - Nodrošina vai nu ar:
    - regulējamu akustisko brīdinājuma ierīci, kas iestatīta no mazākais 5 dB  $L_{Aeq}$  virs apkārtējā skaņas līmeņa līdz maksimāli 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0),
    - vai ar neregulējamu ierīci, kas iestatīta uz 70 dB  $L_{Aeq,T}$  (+ 6/- 0).
  - Iekšējais mērījums tambura centrālajā punktā 1,5 m augstumā virs grīdas līmeņa (T = skaņas kopējais ilgums), izmantojot mērījumu oreolu (horizontāli un tad vertikāli) un vidējos mērījumus.
  - Ārējais mērījums 1,5 m attālumā no vagona sānu durvju ass līnijas 1,5 m virs perona līmeņa (T = skaņas kopējais ilgums), izmantojot mērījumu oreolu (horizontāli) un vidējos mērījumus.

**Iekšējā mērījuma veikšanas metode pasažieru durvju akustiskajiem brīdinājumiem (atvēršana un aizvēršana)**

- Testus veic tamburā, izmantojot vairāku mikrofonu (paredzēti signāлтаures skaņas mērījumiem kabīnē saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/66/EK <sup>(1)</sup>), Trokšņa SITS) virknes vidējos mērījumus; virkne sastāv no astoņiem mikrofoniem, kas vienmērīgi izvietoti aplī, kura rādiuss ir 250 mm.
- Testēšanu veic, izmantojot horizontāli izkārtotu virkni (visi mikrofoni vienādā attālumā virs grīdas, kā parādīts G1. attēlā). Novērtējumam izmanto vidējos mērījumus no visiem astoņiem mikrofoniem.

<sup>(1)</sup> Komisijas 2005. gada 23. decembra Lēmums 2006/66/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis" (OV L 37, 8.2.2006., 1. lpp.).

## G1. attēls

**Horizontālās virknes plāns****Ārējā mērījuma veikšanas metode pasažieru durvju akustiskajiem brīdinājumiem (atvēršana un aizvēršana)**

- Testus veic, izmantojot vairāku mikrofonu (paredzēti signāлтаures skaņas mērījumiem kabīnē saskaņā ar 2006/66/EK Trokšņa SITS) virknes vidējos mērījumus; virkne sastāv no astoņiem mikrofoniem, kas vienmērīgi izvietoti aplī, kura rādiuss ir 250 mm.
- Attiecībā uz ārējo testu nosacītajam perona augstumam jābūt raksturīgam tam maršrutam, kurā vilcienu paredzēts ekspluatēt (ja apkalpotajā maršrutā ir vairāk nekā viens perona augstums, tad jāizmanto zemākais augstums, t. i., ja apkalpotajā maršrutā ir 760 un 550 mm augsti peroni, tad testu veic zemākajā augstumā, kas ir 550 mm).
- Testēšanu veic, izmantojot horizontāli izkārtotu virkni (visi mikrofoli vienādā attālumā virs perona). Novērtējumam izmanto vidējos mērījumus no visiem astoņiem mikrofoniem.

Ja izmantota pielāgojama akustiskā brīdinājuma ierīce, tā nosaka apkārtējās skaņas līmeni pirms secīgu brīdinājuma signālu došanas. Vērā ņem frekvenču joslu no 500 Hz līdz 5 000 Hz.

Lai parādītu atbilstību, mērījumus veic pie trim vilciena durvīm.

*Piezīme.* Durvīm jābūt pilnībā atvērtām, lai veiktu testu durvju aizvēršanas laikā, un pilnībā aizvērtām, lai veiktu testu durvju atvēršanas laikā.

## H papildinājums

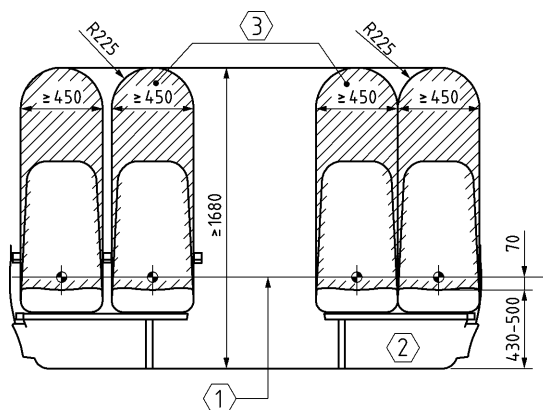
## Priekšrocību sēdvietu shēmas

H1. līdz H4. attēlā izmantoto ciparu atšifrējums

- 1 – sēdvirsmu mērījuma līmenis
- 2 – attālums starp pretī novietotām sēdvietām
- 3 – gabarītaugstums virs sēdvietas

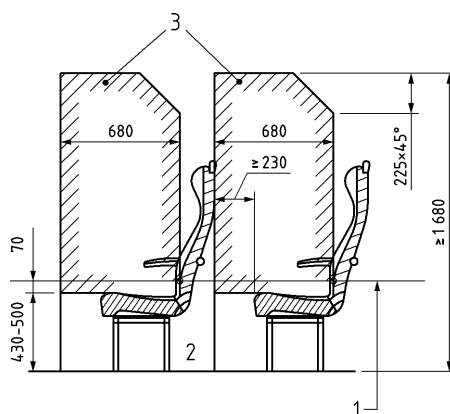
H1. attēls

## Priekšrocību sēdvietas gabarītaugstums

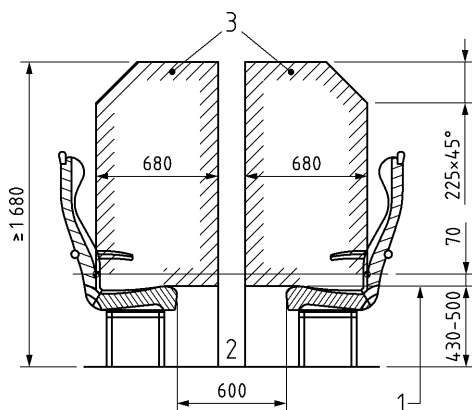


H2. attēls

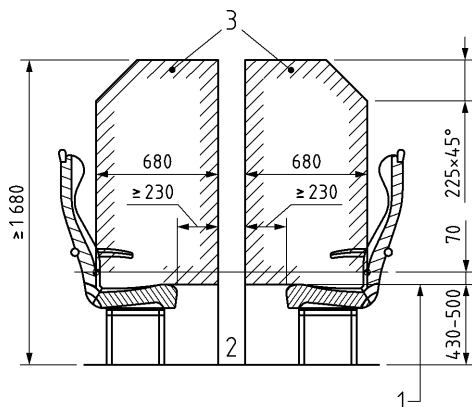
## Vienā virzienā vērstas priekšrocību sēdvietas



H3. attēls

**Pretī novietotas priekšrocību sēdvietas**

H4. attēls

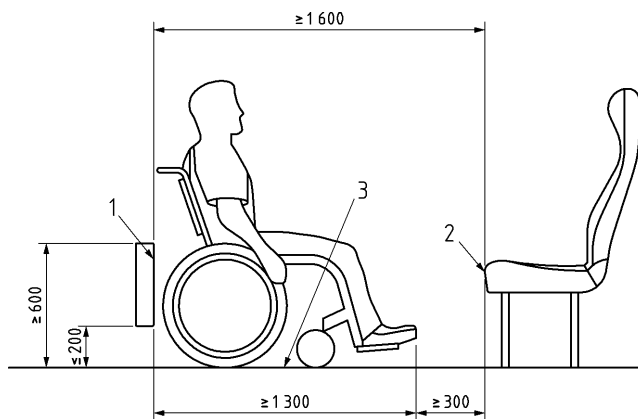
**Pretī novietotas priekšrocību sēdvietas ar salocītu galdiņu**

## I papildinājums

## Ratiņkrēslu vietu shēmas

## I1. attēls

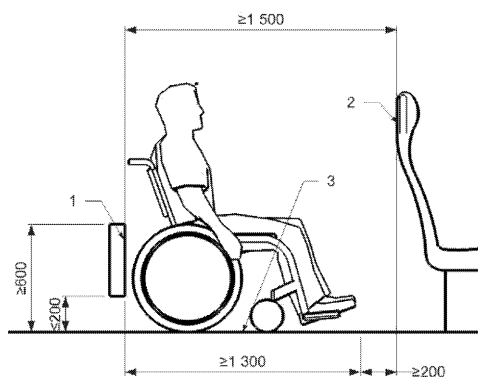
## Ratiņkrēsla vieta pretī novietotu sēdekļu izkārtojumā



- 1 – konstrukcija ratiņkrēsla vietas galā
- 2 – pasažieru sēdekļa polsterējuma priekšējā mala
- 3 – ratiņkrēsla vieta

## I2. attēls

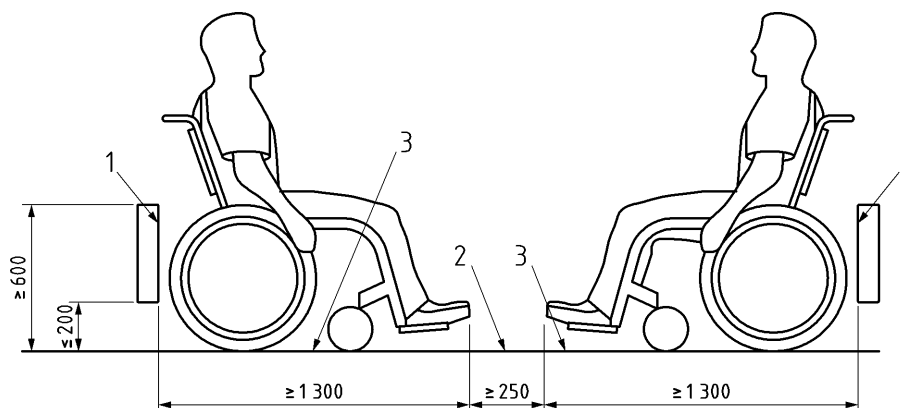
## Ratiņkrēsla vieta vienā virzienā vērstu sēdekļu izkārtojumā



- 1 – konstrukcija ratiņkrēsla vietas galā
- 2 – priekšējā pasažieru sēdekļa atzveltne
- 3 – ratiņkrēsla vieta

13. attēls

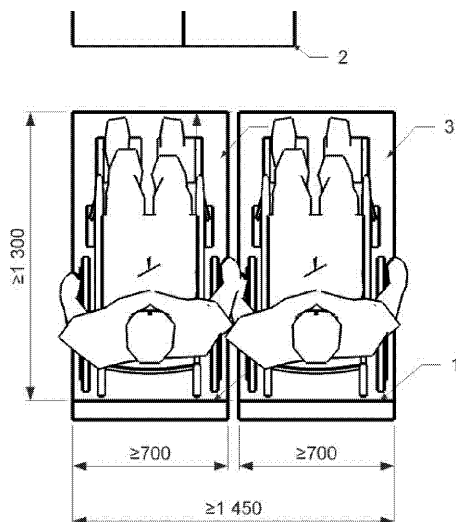
## Divas pretī novietotas ratiņkrēslu vietas



- 1 – konstrukcija ratiņkrēsla vietas galā
- 2 – attālums starp ratiņkrēslu vietām vismaz 250 mm
- 3 – ratiņkrēsla vieta

14. attēls

## Divas blakus esošas ratiņkrēslu vietas (piemērojams tikai modernizētam/atjaunotam ritošajam sastāvam)



- 1 – konstrukcija ratiņkrēsla vietas galā
- 2 – konstrukcija ratiņkrēsla vietas priekšā
- 3 – dubulta vieta ratiņkrēsliem

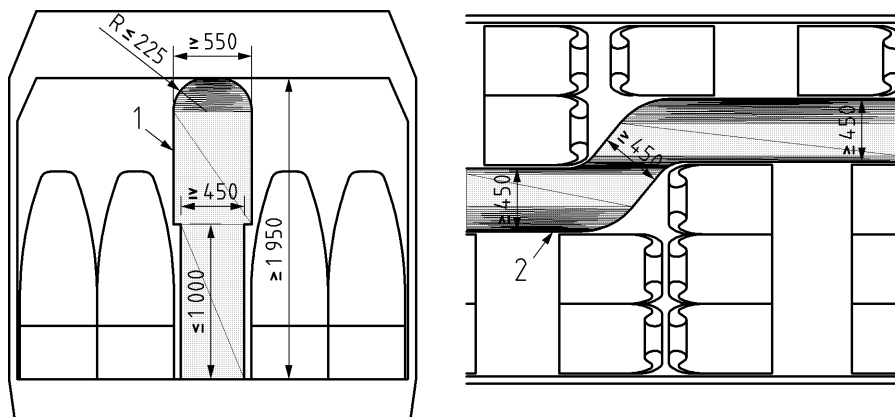


J papildinājums.

### Bezšķēršļu joslu shēmas

J1. attēls

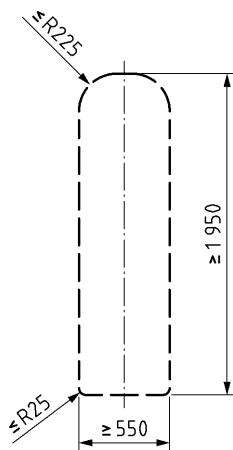
Minimālais bezšķēršļu joslas platums no grīdas līmeņa līdz 1 000 mm augstumam



- 1 – bezšķēršļu joslas brīvā daļa
- 2 – skats no augšas 25–975 mm augstumā virs grīdas līmeņa

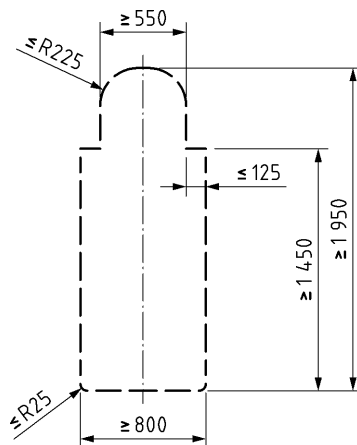
J2.attēls

Minimālās bezšķēršļu joslas sānskats starp viena vilciena sastāva savienotiem vagoniem



## J3. attēls

## Minimālās bezšķēršļu joslas sānskats uz ratiņkrēslu vietām un no tām

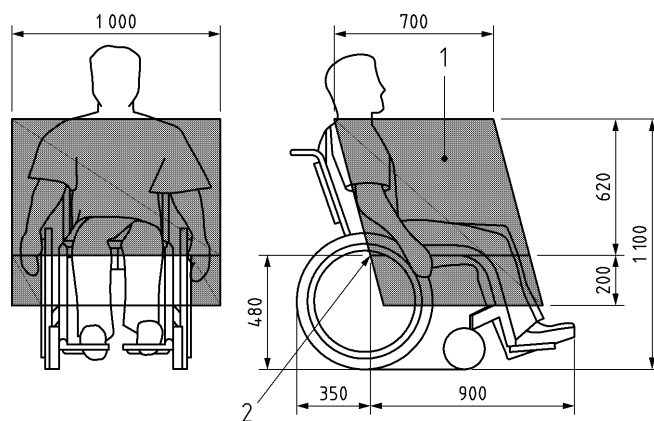


## K papildinājums

## Tabula – ritošā sastāva gaiteņa platums ar ratiņkrēslu pieejamās vietās

K1. tabula

Gaiteņa bezšķēršļu joslas platums (mm)	1 200	1 100	1 000	900	850	800
Durvju izmantojamais platums vai perpendikulārs gaiteņa bezšķēršļu joslas platums (mm)	800	850	900	1 000	1 100	1 200

*L papildinājums***Sasniedzamības zona personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā***L1. attēls***Sasniedzamais attālums personai, kas atrodas ratiņkrēslā**

- 1 – ērti sasniedzams attālums
- 2 – sēdekļa atsauces punkts

*M papildinājums***Ar vilcienu transportējams ratiņkrēsls****M1. DARBĪBAS JOMA**

Šajā papildinājumā noteikti ar vilcienu transportējama ratiņkrēsla maksimālie inženiertehniskie parametri.

**M2. RAKSTURLIELUMI**

Obligātās tehniskās prasības ir šādas.

**Pamatizmēri**

- Platums – 700 mm, plus vismaz 50 mm katrā pusē rokām pārvietošanās laikā.
- Garums – 1 200 mm, plus 50 mm kājām.

**Riteņi**

- Mazākajam riteņim jābūt tādām, lai varētu netraucēti pārbraukt pāri iedobei, kas ir 75 mm plata un 50 mm dziļa.

**Augstums**

- Maksimālais augstums 1 375 mm, pieņemot, ka ratiņkrēslā var atrasties pieaudzis vīrietis, kura augums atbilst 95. procentilei.

**Apgriešanās loka diametrs**

- 1 500 mm.

**Svars**

- Ar elektroenerģiju darbināma ratiņkrēsla gadījumā, kam nav vajadzīga palīdzība, lai šķērsotu iekāpšanas palīglīdzekli, ratiņkrēsla un tajā sēdoša cilvēka (tostarp bagāžas) pilna masa ir 300 kg.
- Manuāla ratiņkrēsla gadījumā ratiņkrēsla un tajā sēdoša cilvēka (tostarp bagāžas) pilna masa ir 200 kg.

**Šķēršļu augstums, ko var pārvarēt, un klirens**

- Šķēršļu augstums, ko var pārvarēt, – 50 mm (maksimāli).
- Klirens – 60 mm (minimāli), ar augšupvērstu slīpumu 10° leņķī uz augšu virzībai uz priekšu (zem kāju balsta).

**Maksimālais slīpums, uz kura ratiņkrēsls paliek stabils**

- Ar dinamisko stabilitāti visos virzienos sešu grādu leņķī.
- Ar statisko stabilitāti visos virzienos (arī ja izmantotas bremzes) deviņu grādu leņķī.

---

*N papildinājums***PRM paredzētās norādes****N1. DARBĪBAS JOMA**

Šajā papildinājumā noteiktas īpašas norādes izmantošanai infrastruktūrā un ritošajā sastāvā.

**N2. ZĪMJU IZMĒRI**

Infrastruktūrā izmantoto PRM paredzēto norāžu izmērus aprēķina saskaņā ar turpmāk norādīto formulu.

— Lasīšanas attālums milimetros, dalīts ar 250, reizināts ar 1,25 = laukuma izmērs milimetros (kur izmanto laukumu).

Ritošā sastāva iekšpusē izmantojamo PRM paredzēto zīmju minimālais izmērs ir 60 mm, izņemot zīmes, kas norāda aprikojumu tualetēs vai bērnu apkopšanai paredzētās vietās, – tās var būt mazākas.

Ritošā sastāva ārpusē izmantojamo PRM paredzēto zīmju minimālais izmērs ir 85 mm.

**N3. UZ ZĪMĒM IZMANTOJAMIE SIMBOLI**

Pielikuma 4.2.1.10. punktā norādītajām zīmēm ir tumši zils fons un balts simbols. Tumši zilās krāsas kontrasts attiecībā pret balto ir 0,6.

Ja šīs zīmes ir novietotas uz tumši zila pamata, ir atļauts mainīt vietām simbola un fona krāsas (t. i., tumši zils simbols uz balta fona).

**Starptautiskā ratiņkrēsļa zīme**

Zīme, kas apzīmē ar ratiņkrēslu pieejamas vietas, ietver simbolu saskaņā ar A papildinājuma 12. punktā norādītajām specifikācijām.

**Zīme "Induktīvā cilpa"**

Zīme, kas apzīmē vietas, kur uzstādītas induktīvās cilpas, ietver simbolu saskaņā ar A papildinājuma 13. punktā norādītajām specifikācijām.

**Zīme "Priekšrocību sēdvietā"**

Zīme, kas apzīmē priekšrocību sēdvietas, ietver simbolu saskaņā ar N1. attēlu.

*N1. attēls***Priekšrocību sēdvietu simboli**